

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Hospodaření města Uničov ve vybraných oblastech technické infrastruktury

Financial Management of the Uničov Town in Selected Areas of Technical
Infrastructure

Student:

Marcel Konečný

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2015

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student: **Marcel Konečný**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Hospodaření města Uničov ve vybraných oblastech technické infrastruktury**
Financial Management of the Uničov Town in Selected Areas of Technical Infrastructure

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Technická infrastruktura obcí
 3. Analýza vybraných oblastí technické infrastruktury
 4. Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- HASOŇ, Zdeněk. *Veřejné osvětlení: Modernizace jako cesta k úsporám nákladů*. 2. vyd. Brno: Soliton, 2005. 58 s. ISBN 80-239-5705-8.
- MEDEK, František. *Technická infrastruktura měst a sídel*. 3. vyd. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2005. 178 s. ISBN 80-01-03303-1.
- PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 587 s. ISBN 978-80-7357-614-1.
- REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: nakladatelství Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

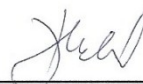
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 21.11.2014

Datum odevzdání: 07.05.2015



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci vypracoval samostatně. Příloha č. 1 a příloha č. 2 byly převzaté.

V Ostravě 7. května 2015

.....
podpis

Poděkování

Chtěl bych touto cestou poděkovat Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA za cenné rady a metodické vedení bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině za trpělivost v době psaní práce.

Obsah

1	Úvod	5
2	Technická infrastruktura obcí.....	6
2.1	Vymezení pojmu obec	6
2.1.1	Typy obcí.....	7
2.1.2	Samostatná a přenesená působnost obce	8
2.1.3	Orgány obce.....	9
2.1.4	Základní principy hospodaření obce	10
2.2	Infrastruktura	10
2.3	Technická infrastruktura.....	11
2.4	Řízení odvětví technické infrastruktury	15
2.4.1	Smíšené modely.....	15
2.4.2	Oddělené modely.....	17
2.5	Kritická infrastruktura	19
2.6	Financování technické infrastruktury	20
3	Analýza vybraných oblastí technické infrastruktury	22
3.1	Charakteristika města Uničov	22
3.1.1	Historie města.....	24
3.2	Charakteristika vybraných oblastí	27
3.3	Analýza vybraných oblastí technické infrastruktury	31
3.3.1	Oblast správy veřejného osvětlení.....	31
3.3.2	Oblast dopravní obslužnosti	33
3.3.3	Oblast správy místních komunikací	36
4	Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení.....	41
4.1	Výdaje města Mohelnice na veřejné osvětlení	41
4.1.1	Srovnání celkových výdajů měst v oblasti veřejného osvětlení.....	43

4.1.2 Srovnání výdajů měst v oblasti veřejného osvětlení pomocí vybraných ukazatelů	45
4.2 Výdaje města Mohelnice na dopravní obslužnost	49
4.2.1 Srovnání celkových výdajů měst v oblasti dopravní obslužnosti.....	50
4.2.2 Srovnání výdajů měst v oblasti dopravní obslužnosti pomocí vybraných ukazatelů	51
4.3 Výdaje města Mohelnice na správu místních komunikací	54
4.3.1 Srovnání celkových výdajů měst v oblasti správy místních komunikací..	55
4.3.2 Srovnání výdajů měst v oblasti místních komunikací pomocí vybraných ukazatelů	57
4.4 Návrhy a doporučení	60
4.4.1 Oblast veřejného osvětlení	61
4.4.2 Oblast dopravní obsluhy	62
4.4.3 Oblast místních komunikací	62
5 Závěr	64
Seznam použité literatury	65
Seznam zkratk.....	68
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
Seznam příloh	

1 Úvod

Veřejný sektor je velmi důležitou oblastí, která uspokojuje potřeby všech obyvatel země. Do tohoto sektoru spadají obce, které jsou základními jednotkami územní samosprávy. Pro správnou funkci obce, je velmi důležité, aby měla vytvořený funkční systém, ve kterém se budou dít veškeré její povinnosti, které jí ze zákona náleží, ale i další činnosti, jejichž zajištěním dochází k poskytování kvalitních služeb lidem, kteří na tyto služby mají ze zákona nárok. Nedílnou součástí každé obce je její infrastruktura.

Pro každou obec je velmi důležité danou infrastrukturu neustále inovovat tak, aby dosahovala lepších výsledků v poskytování služeb a lidem zpříjemňovala život v obci. Technická infrastruktura je velmi důležitá a člověk ji využívá každý den, aniž by si to uvědomoval. Proto je velmi důležité tuto oblast spravovat efektivně s cílem dosáhnout co nejlepších výsledků.

Cílem této práce je zhodnocení hospodaření města v oblasti technické infrastruktury ve sledovaném období. Na základě zhodnocení pak navrhnout případná řešení, která by dále vedla ke zkvalitnění služeb či snížení výdajů na jejich poskytování.

K dosažení cíle bude využita metoda analýzy, dedukce, komparace a syntézy.

Pro zpracování této bakalářské práce byla vybrána obec Uničov, která bude dále srovnána s obcí Mohelnice. Obě tyto obce se nacházejí na území Olomouckého kraje a jsou od sebe vzdáleny bezmála 20 km.

V rámci první kapitoly bakalářské práce jsou nejprve charakterizovány základní pojmy, jako je obec, infrastruktura či působnost. Zároveň jsou v této kapitole uvedeny typy obcí, jejich orgány, dále principy hospodaření popřípadě modely řízení technické infrastruktury.

Další kapitola se věnuje blíže obci a vybraným oblastem technické infrastruktury. Obec je zde blíže charakterizována z hlediska polohy nebo její historie. Dále jsou zde specifikovány vybrané oblasti, které zde jsou zároveň rozebrány z výdajové stránky. Všechny oblasti jsou zkoumány v letech 2010 až 2014.

V poslední kapitole je obec Uničov srovnána s obcí Mohelnice. Na základě získaných informací jsou dále navrženy možné změny. Aby data měla vypovídající charakter, byly v této práci využity tři základní ukazatele. Mezi ně patří procentuální vyjádření výdajů na danou oblast v celkových výdajích příslušných odborů městských úřadů. Dále výdaje na jednoho obyvatele a výdaje přepočtené na 1 km^2 .

2 Technická infrastruktura obcí

2.1 Vymezení pojmu obec

Pojem obec vyznačuje základní článek územní samosprávy. V současné době je na jednotlivé obce v zemi kladen čím dál větší důraz, jelikož od 90. let 20. století dochází k decentralizaci moci. Přerozdělováním práv a povinností státu na jednotlivé samosprávné celky dochází k efektivnějšímu poskytování veřejných statků. Zastupitelé každé obce mají tak větší přehled o problematice v různých oblastech, a tudíž lépe vědí, jak prostředky poskytované státem rozdělit.

Obec je území, které obydluje skupina lidí, která má právo na vytvoření samosprávného celku.

„V právním smyslu je obec vymezena třemi základními znaky. Jsou to:

- *území,*
- *občané ČR s trvalým pobytem, občané s čestným občanstvím obce (města). Nicméně v hranicích obce vstupují do různých vztahů k obci i právnické osoby a podnikatelé se sídlem na území obce nebo s provozovnou na území obce a další fyzické osoby s předchozím pobytem, dále např. vlastníci nemovitostí na území obce apod.;*
- *samospráva veřejných záležitostí v hranicích obce (na katastrálním území obce), tzn. působnost.“ (Peková, 2004, s. 79)*

Jedním ze základních znaků obce jsou občané, kteří se mohou na řízení obce podílet dvojím způsobem. Přímým a nepřímým. Za přímý podíl na činnosti se považuje práce v komisích či účast na zastupitelských schůzích, na což má každý občan ze zákona právo. Nepřímým se občané na řízení obce podílejí prostřednictvím zástupců, které si sami volí.

Občané dané obce si volí své zástupce jednou za čtyři roky, pokud nedojde k předčasným volbám. Počet členů zastupitelstva se odvíjí podle počtu obyvatel dané obce. Zákonem je stanoveno, že obec s počtem obyvatel do 500 volí 5 až 15 členů. Obec od 500 do 3 000 obyvatel má 7 až 15 členů, od 3 000 do 10 000 obyvatel 11 až 25 členů. Obec 10 000 až 50 000 obyvatel stanoví 15 až 35 členů, s 50 000 až 150 000 obyvatel 25 až 45 členů a v obci s počtem obyvatel nad 150 000 je zapotřebí alespoň 35 a maximálně 55 členů zastupitelstva.

2.1.1 Typy obcí

Je velmi důležité rozdělit si obce na několik druhů, kdy každý z nich má jiné pravomoci svěřené zákonem. Česká republika využívá smíšený model. Obce a města tak vykonávají za stát úkoly v rámci přenesené působnosti.

„Rozlišujeme tyto základní druhy obcí:

- *obce, které nejsou městy;*
- *města v závislosti na počtu obyvatel (v současné době požadavek od 3 000 obyvatel);*
- *obce s pověřenými obecními úřady a obce s rozšířenou působností, které podle zákona zabezpečují ve svém správním obvodu výkon státní správy nad rámec přenesené působnosti náležející ostatním obcím. V současné době se tudíž rozlišují tři stupně přenesené působnosti. Pověřené obecní úřady v 90. letech vymezovalo nařízení vlády ČR, od r. 2002 samostatný zákon a vyhláška MV ČR. Pověřený obecní úřad vykonává státní správu pro*
 - *vlastní obec,*
 - *obce ve svém spádovém územním obvodu,*
 - *popř. pro obce jiného územního obvodu;*
- *statutární města, tj. Kladno, Mladá Boleslav, Děčín, Frýdek-Místek, Chomutov, Přerov, Prostějov, Jablonec nad Nisou, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Teplice, Most, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Praha, Jihlava, Brno, Zlín, Olomouc, Ostrava, Opava, Havířov, Karviná, která mohou území města rozčlenit na městské obvody nebo městské části, a to obecně závaznou vyhláškou. Statutární města mají zároveň postavení pověřených obecních úřadů. Většina statutárních měst je od r. 2001 sídlem krajských úřadů;*
- *hlavní město Praha členěné na městské části.“ (Peková, 2004, s.79)*

V ČR je nyní podle ministerstva vnitra 6 253 obcí, které jsou základními složkami územní samosprávy. Aby se obec mohla stát městem, musí podat žádost vládě. Na základě jejího rozhodnutí pak předseda Poslanecké sněmovny udělí obci statut města. Obce s pověřenými obecními úřady vykonávají kromě státní správy i další přenesenou působnost, která náleží jiným obcím. Statutární město je takové město, které se dělí na městské obvody. V současnosti jich v České republice existuje 26 včetně hlavního města Prahy.

2.1.2 Samostatná a přenesená působnost obce

Obce mohou vykonávat dvojí působnost. Samostatnou a přenesenou. Samostatnou působnost vykonávají obce tehdy, pokud do jejich výkonu nijak nezasahuje vyšší samosprávný celek jako stát nebo kraj. Podle § 7 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, mohou do samostatné působnosti zasahovat, jen vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem, který zákon stanoví. Rozsah samostatné působnosti může být omezen zákonem. Občané mají právo podílet se na samosprávě své obce například prostřednictvím zastupitelstva. Mohou se stát jeho členy či navštěvovat jednání, a tak přímo zasahovat do dění v obci. Zastupitelstvo jako orgán obce vykonává samostatnou působnost na základě zákona o obcích především v těchto oblastech:

- schvalování programu obce,
- schvalování rozpočtu obce,
- zřizování fondů,
- navrhování zástupců obce do ostatních orgánů,
- vydávání obecně závazné vyhlášky obce,
- vyhlašování místního referenda,
- rozhodování o názvech jednotlivých částí obce, zřizování obecní policie,
- vydávání nařízení obce, není-li zřízena rada obce,
- a další.

Přenesená působnost znamená, že obec vykonává úkoly, které jí byly svěřeny zákonem. Řadíme sem například matriční a stavební činnosti, kterými se zabývají specializované odbory. Výkon přenesené působnosti mají na starosti výkonné orgány obce, které podléhají kontrole státní správy a někdy i kontrole krajskými úřady.

Podle rozsahu přenesené působnosti dělíme obce na:

- obce s rozšířenou působností,
- obce s pověřeným obecním úřadem,
- obce se základním rozsahem přenesené působnosti.

Míra samosprávy je pro všechny obce stejná. Pokud zákon nemluví o dané obci jako o obci s přenesenou působností, považuje se tato obec za samosprávnou. Rozdělení obcí podle působnosti na obce se samosprávnou a přenesenou působností je velmi důležité pro poskytování příspěvků ze státního rozpočtu. Obce s přenesenou působností dostávají příspěvky ve větší míře, protože jejich fungování je mnohem nákladnější. Nejedná se o plnou

náhradu jejich nákladů, ale pouze o příspěvek, a tak tyto obce musí svůj chod financovat i z vlastního rozpočtu.

Po zrušení okresů v roce 2002 vznikly obce s rozšířenou působností, které převzaly částečně činnost okresů. Pokud se obce s rozšířenou působností nacházejí na území jednoho kraje, lze uzavřít takzvanou veřejnoprávní smlouvu, ve které se jednotlivé obce dohodnou, že jedna obec s rozšířenou působností bude vykonávat zcela nebo částečně přenesenou působnost obce druhé. K uzavření takovéto smlouvy je důležité získání souhlasu Ministerstva vnitra.

Obce s rozšířenou působností kromě základní samosprávy vykonávají navíc:

- evidenci obyvatel,
- registr řidičů či obyvatel,
- a další.

Obce s pověřeným obecním úřadem mohou:

- zajišťovat volby do krajských a obecních zastupitelstev,
- vydávat stavební povolení,
- vést matriku,
- a další.

2.1.3 Orgány obce

Všechny obce mají své orgány, mezi které řadíme zastupitelstvo obce, radu obce, obecní úřad, starostu a další orgány, jako jsou například komise, popřípadě výbory. Podobné orgány nalezneme i u měst, kde je pouze jinak nazýváme, a to zastupitelstvo města, rada města, městský úřad a starosta. V některých případech mluvíme o primátorovi. Ten se nachází ve statutárních městech. Obecní a městské úřady vykonávají státní správu, což určuje zákon o obcích. Některé z obecních úřadů dále vykonávají přenesenou působnost státu i jiného než jen vlastního území, které je součástí širšího správního obvodu.

Zastupitelé obcí jsou voleni přímou volnou obyvatelem dané obce každé čtyři roky. Počty zastupitelů se řídí počtem obyvatel v obci, viz výše. Z řad zastupitelů je zvolen starosta, a pokud má zastupitelstvo alespoň 15 členů, pak je zvolena i rada obce, která je výkonným orgánem.

2.1.4 Základní principy hospodaření obce

Územní samosprávné celky můžeme podle článku 101 odstavce 3 Ústavy České republiky označit jako veřejnoprávní korporace. Tyto jednotky mají svůj vlastní majetek, se kterým svévolně nakládají ve prospěch veřejného blaha v dané obci. Každá tato obec si každoročně sestavuje rozpočet, který vychází z minulého období a doba jeho trvání je jeden rok.

Dalšími zákony, které se hospodařením obce zabývají, jsou například zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech nebo zákon č. 420/2004 o přezkoumání hospodaření obcí.

PRINCIPY

Mezi základní principy hospodaření obce patří podle § 38 zákona 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, účelné a hospodárné využívání jejího majetku v souladu s jejími zájmy a úkoly vyplývajícími ze zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Obce musí pečovat o zachování a rozvoj svého majetku a vést jeho evidenci.

Obec jako veřejnoprávní korporace je povinna chránit svůj majetek před zničením, poškozením, odcizením nebo zneužitím, chránit jej před neoprávněnými zásahy a včas uplatňovat právo na náhradu škody.

Obec dále nesmí ručit za závazky fyzických či právnických osob. Výjimkou jsou závazky vyplývající ze smluv o úvěru, pokud tyto prostředky slouží k investicím s finanční podporou ze státního rozpočtu, státních fondů nebo národního fondu. Dále závazky, v nichž jsou smluvně určeny peněžní prostředky pro investice do nemovitostí vlastněných obcí. Dále smí ručit za fyzické a právnické osoby, jejichž zřizovatelem je obec, kraj či stát.

Stát nepřebírá zodpovědnost za hospodaření ani závazky obce, pokud s obcí neuzavřel smlouvu o přebrání závazku.

Zároveň je obec povinna sledovat dlužníky, zdali včasné plní své závazky, a následně předcházet možnému promlčení nebo zániku z nich vyplývajících práv.

2.2 Infrastruktura

Infrastrukturu můžeme definovat jako soubor podmínek, při jejichž plnění dochází k zabezpečování fungování ekonomiky. Zároveň můžeme pojem infrastruktura definovat jako takzvaný společenský režijní kapitál, zahrnující i investice, které jsou velmi důležité pro ekonomický rozvoj a které nelze realizovat bez veřejných prostředků.

Rozlišujeme infrastrukturu technickou, ekonomickou a sociální. Obecně můžeme říct, že infrastruktura je soustava systémů, která zajišťuje nejen technické, ale i sociálně-ekonomické služby. Kvůli využívání veřejných prostředků je velmi důležitá kontrola ze strany samosprávných a správních orgánů, které dohlíží na správnost alokace zdrojů.

Technická infrastruktura je soubor nástrojů, který zajišťuje dopravu, energetiku, do které můžeme zařadit trafostanice, komunikační vedení. Tyto nástroje dále zajišťují odpadové hospodářství, vodovody, ekologii obce jako čistírny odpadních vod, kanalizace, skládky a mnoho dalšího.

V oblasti technické infrastruktury se mnohdy setkáváme s přirozeným monopolem, a to z toho důvodu, že obce často nemají možnost volby dodavatele, při zajišťování například vody nebo energie pro své obyvatele. Z toho důvodu vznikají regulační, popřípadě antimonopolní úřady, které mají působení monopolu zmírnit. Je ovšem zapotřebí určitých investic do veřejné správy.

Z ekonomického hlediska infrastruktura obecně podporuje ekonomický vývoj. Z regionálního pohledu můžeme říct, že čím lepší infrastruktura se v obci nachází, tím je obec vyspělejší, a zvyšuje se tak i potenciál oblasti. Můžeme tedy říct, že podporou rozvoje infrastruktury ovlivňujeme rozvoj regionu v oblasti dopravy, informatiky, ekologie, energie a další.

Sociální infrastruktura zahrnuje služby a aktivity, které je možné nabízet občanům v místě jejich bydliště, ale i jinde. Tyto služby lidem nabízejí především neziskové organizace, podporované státní správou i samosprávou. Tato infrastruktura má pozitivní vliv na udržitelný rozvoj. Řadíme sem nejen školství, zdravotnictví a sociální služby, ale také kulturu, sport a mnoho dalších oblastí.

2.3 Technická infrastruktura

Technická infrastruktura je složena z několika odvětví, která z hlediska ekonomického, užitkového či technického vytváří celek. Tato odvětví jsou spojena kooperačními vazbami a zároveň si vzájemně konkurují. Můžeme například říct, že uvnitř energetického odvětví jsou konkurenty plynárenství a teplárenství. Kooperativní vazba je možná mezi různými druhy dopravy, které na sebe navazují. Například MHD má kooperativní vztah k železnicím. Často můžeme vidět případy, kdy tyto dva typy vazeb existují současně. Typickým příkladem je silniční a železniční doprava. Mezi těmito dvěma dopravami existuje konkurenční vztah, ale i kooperativní, protože obě dopravy na sebe mnohdy navazují.

Infrastruktura je tvořena činnostmi, které jsou velmi atraktivní, jelikož vytvářejí zisk, například v oblasti energetiky či telekomunikace. Vedle toho stojí činnosti, které nejsou ziskové, ale jsou veřejně prospěšné. Takové aktivity jsou často ztrátové nebo je u nich velký problém určit ekonomický užitek. Můžeme sem zařadit například veřejné osvětlení, údržbu městské zeleně, popřípadě další technické služby. Existuje mnoho dalších činností, u kterých je považováno za obrovský úspěch vyrovnané hospodaření. Mezi tyto aktivity můžeme zařadit především odpadové, popřípadě vodní hospodářství.

Velmi různorodé v oblasti technické infrastruktury jsou vlastnické vztahy. Za fungování technické infrastruktury nezodpovídá jen příslušná obec, ale i kraj a stát. Proto je velmi těžké celou infrastrukturu řídit. Z tohoto důvodu je vytvářena jakási systematika, která umožňuje logický a co nejúplnější popis technických, ekonomických i užitkových spojení.

„Pro systematický popis, resp. členění systému jsou nejobvyklejší kritéria:

- *technické,*
- *ekonomické,*
- *prostorové,*
- *manažerské.“ (Rektořík, 2012, s. 26)*

Technická infrastruktura podle technických kritérií

Tab. 2.1. Členění technické infrastruktury podle technických kritérií

Odvětví	Obor	Druhy
Doprava	Železniční, silniční, městská hromadná doprava, letecká, vodní, ostatní.	Přeprava osob, přeprava zboží nákladní, osobní, správa silnic, autobusy, tramvaj, metro, trolejbusy, integrované dopravní systémy a další.
Energetika	Elektroenergetika, plynárenství, teplárenství.	Výroba, distribuce.
Telekomunikační a informační infrastruktura	Telekomunikace, radiokomunikace, pošta, internet.	Celoplošné, regionální a místní sítě.
Vodní hospodářství	Vodní toky, vodárenství, kanalizace.	Správa vodních toků, výroba vody, distribuce vody, čištění odpadních vod.
Odpadové hospodářství	Odpadové hospodářství.	Svoz, likvidace, recyklace, informační systém znečištění ovzduší.
Lokální technická infrastruktura	Dle místních podmínek	Například místní informační systém, víceúčelová městská hala, pohřebnictví, apod.

Zdroj: Rektořík, Jaroslav, Jaroslav Hlaváč a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury.*

Členění technické infrastruktury z ekonomického hlediska

Podstatou TI je poskytovat lidem takové produkty, které budou uspokojovat jejich potřeby. Většina těchto produktů má svého spotřebitele, který se v podstatě stává zákazníkem

provozovatele dané infrastruktury. Můžeme sem zahrnout produkty energetické, dopravní, telekomunikační i vodohospodářské. Každý z nich má svou tržní cenu, a jeho prodejem se tak získají prostředky, které jsou využity k pokrytí nákladů na jeho výrobu. Někdy tyto prostředky pokryjí náklady v plné výši, jindy jen zčásti a v některých případech může být vytvořen i zisk. Velmi důležité je, aby cena služby byla přijatelná pro spotřebitele, protože pokud tomu tak není, mohou i směřované služby být ztrátové. Typickým příkladem je městská hromadná doprava, kde lidé platí jen malou část ze skutečné ceny jízdenky, a dopravní podnik se tak dostává do ztrát. Pokud by zvýšil ceny jízdného, lidé by přestali MHD využívat.

Nejvíce ztrátové jsou potom služby, které nejsou adresné. Nelze u nich určit ekonomický užitek. Řadíme sem například péči o veřejnou zeleň nebo veřejné osvětlení. Jedná se o veřejné statky, kde nelze přesně určit, kdo tuto službu užívá méně, kdo více, a tak ji nelze nijak zpoplatnit. Za tyto služby potom platí veřejná správa prostřednictvím místních rozpočtů.

Dalšími službami jsou služby smíšeného charakteru, kam řadíme například kanalizační služby. Vodohospodářské společnosti odvádějí odpad jak z domácností, které jsou adresné, tak z veřejných pozemků.

Prostorové členění technické infrastruktury

Technickou infrastrukturu můžeme rozdělit z několika pohledů:

- nadnárodního,
- vnitrostátního,
- regionálního,
- mikroregionálního,
- místního.

Jednotlivé kroky infrastruktury musí být geograficky rozděleny, protože mají síťovou povahu. Čím více jsou jednotlivé procesy spojeny s veřejnou správou, tím pevnější rozdělení vzniká. Veřejná správa má předem vymezenou působnost obcí, krajů, regionů a státu. Pro infrastrukturní procesy, které jsou ovlivňovány, kontrolovány, dokonce i řízeny veřejnou správou a které navazují na instituce veřejné správy, mohou být zřízeny podniky, jako například dopravní podnik města.

Technická infrastruktura podle organizačních kritérií

Vnitřně homogenní nemusí být vždy veškeré obory infrastruktury, které jsou jednoznačně určené. Proto existuje členění těchto oborů na různé oblasti, které se od sebe liší. TI může být rozčleněna do tří oblastí, kterými jsou zdroje, distribuce a spotřebiště.

Často ale nelze přesně definovat zmíněné oblasti. Například v dopravě je tohle určení velmi obtížné, naopak jednodušší je v oblasti vodárenské, popřípadě energetické. Důraz by měl být kladen především na oblast spotřebiště, protože v historii se preferovaly především zdroje a distribuce. Samozřejmě je nutné věnovat pozornost slabým článkům jednotlivých oblastí, ale primárně by měl být kladen důraz na spotřebitele.

Infrastruktura podle majetkového hlediska

„Charakteristika majetku:

- *infrastrukturní majetek,*
- *provozní majetek.“ (Rektořík, 2012, s. 30)*

Počátkem 90. let 20. století, kdy stát postupně privatizoval svůj majetek, bylo zapotřebí rozdělit technickou infrastrukturu právě do dvou výše zmíněných skupin. Toto rozdělení vedlo ke zkvalitnění a zefektivnění služeb pro spotřebitele. Zároveň zajišťovalo, a dodnes tomu tak je, vznik konkurence, čímž byl omezen vznik monopolů.

Infrastrukturní majetek zahrnuje stavby a zařízení především nemovité povahy, které jsou velmi důležitá pro plnění cíle oboru. Vlastník těchto nemovitostí je odpovědný za fungování jejich veřejných služeb. Patří sem například silnice, plynovody, vodárny, vodovody a další. (Rektořík, 2007)

Provozní majetek představuje takové objekty či zařízení, které mohou být bez problému nahrazeny jinými. Příkladem tohoto majetku jsou například služební auta, administrativní budovy, sklady, dílny a další. (Rektořík, 2007)

Význam infrastrukturního majetku je mnohem větší než provozního, protože jeho hodnota je mnohonásobně vyšší. Zároveň jeho reprodukční cyklus je delší. Existují obory, ve kterých jsou tyto dvě skupiny majetku výrazně odděleny. Například v silniční dopravě se o údržbu a správu silnic starají úplně jiné firmy než ty, které se starají o provozování silniční dopravy. Naopak jsou i takové obory, ve kterých jak infrastrukturní, tak provozní majetek úzce souvisí, například v oblasti plynárenství.

2.4 Řízení odvětví technické infrastruktury

V oblasti řízení technické infrastruktury se vyskytuje většina zásad, které jsou obecně známé pro management. Avšak tyto zásady nestačí na řízení například mezioborových, popřípadě meziinstitucionálních vztahů, a tak jsou formulovány další zásady zabývající se i těmito vztahy.

Základními modely řízení TI jsou modely vlastnictví, tedy smíšené a oddělené. Právě majetkové vztahy mají podstatný vliv na řízení infrastruktury. Proto majetek rozdělujeme na infrastrukturní a provozní. Kromě majetkových vztahů má na řízení také vliv tradice a politická situace v zemi.

2.4.1 Smíšené modely

Smíšené modely řízení infrastruktury znamenají, že provozní a také infrastrukturní majetek je ve vlastnictví jednoho subjektu. Mezi základní typy subjektů se řadí stát, země, kraj. Z hlediska veřejné správy potom obec, organizační složka státu, příspěvková organizace či obchodní společnost. Dále mohou vznikat i obecně prospěšné společnosti. Výhodou vlastnictví majetku veřejnou správou je například poskytování služeb s neziskovým účelem nebo prosazování zájmů veřejné správy. (Rektořík, 2012)

Plné vlastnictví veřejnou správou také umožňuje lepší provázání rozvoje infrastruktury s územním plánem, díky čemuž dochází k přínosu finančních prostředků do rozpočtů. Zároveň je mnohem snadnější slučování služeb, které mají podobný účel, do příslušných organizačních celků. Naopak nevýhodami tohoto vlastnictví je především snížená pravomoc organizačních jednotek, které se musí řídit nařízeními, a tak mají svázané ruce v řešení problémů. Dochází tím ke snižování množství inovací a k rozvoji takzvaného úřednického chování vůči společnosti.

Magistrátní modely

Zvláštním případem smíšeného modelu jsou magistrátní modely. Tyto modely představují zajišťování veřejně prospěšných služeb obcí a jsou považovány za součást správní struktury. Vytvořený řídicí útvar je dále považován za součást místní správy a představuje většinou jedno oddělení úřadu či vytváří organizační složku obce.

Tento model je využíván především v západních zemích, jako je Německo. V České republice jsou tyto modely méně rozvinuté, protože hlavním cílem vlády je snižovat výdaje na veřejnou správu. V každém případě jsou magistrální modely velmi funkční.

Odborné organizace

K dalším subjektům veřejné správy, které vlastní majetek infrastruktury, patří odborně zaměřené organizace.

Tyto organizace patří k nejčastěji se vyskytujícím způsobům řízení infrastruktury. Jejich velkou výhodou je, že tyto organizace mají značnou míru autonomie, což je jeden z největších motivačních faktorů k jejich zřizování. Oproti přímému řízení veřejnou správou jsou daleko pružnější a mají lepší podmínky pro ekonomickou dynamiku, popřípadě technický rozvoj.

Nejčastější formou odborné organizace je obchodní společnost s právní formou převážně akciovou, zřídka s ručením omezením. Tyto společnosti mají své specifické orgány, (jako je představenstvo a dozorčí rada), v nichž zasedají příslušníci veřejné správy, kteří se tak mohou podílet na rozhodování o jednotlivých krocích společnosti. Veřejná správa vlastní určitý počet akcií těchto organizací a objem vlastněných akcií jí dává určitou váhu slova. U smíšených modelů bývá podíl akcií relativně vysoký, v některých případech dokonce stoprocentní, například ve společnosti Lesy ČR. V takovém případě mluvíme o takzvaných státních podnicích. Ve většině případů ale vlastní veřejná správa 70 %, například ve společnostech zabývajících se kanalizacemi.

Příspěvkové organizace

Orgán veřejné správy může zřídit PO, pokud se dá dopředu říct, že tržby z poskytovaných služeb nepokryjí náklady. Rozdíl mezi tržbami a náklady na infrastrukturu je následně kompenzován formou příspěvku. Tyto organizace se začaly zakládat za takovým účelem, aby i v případě deficitu mohly udržet své zaměstnance.

Organizační složka státu

Organizační útvar je jedním z možných způsobů řízení služeb technické infrastruktury. Výdaje na provozování veřejně prospěšných služeb organizačních složek jsou vázány na

rozpočet dané obce. Zároveň v této oblasti nedochází ke vzniku výnosů. OSS nemají vlastní právní subjektivitu, ale přesto využívají ke svému fungování majetek státu.

2.4.2 Oddělené modely

Smíšené modely byly ve vlastnictví jednoho subjektu, naopak modely oddělené rozdělují majetek TI mezi provozovatele a majitele.

„Vztah mezi majitelem a provozovatelem technické infrastruktury při odděleném modelu řízení může nabývat řady podob, které lze systematicky členit na tyto dílčí modely:

- *provozní model,*
- *nájemní model,*
- *koncesní model a*
- *licenční model.“ (Rektořík, 2012, s. 83)*

Provozní model

Tento model je založen na základě smlouvy mezi majitelem TI a specializovanou firmou, která pro majitele zajišťuje předem stanovené úkony, které jsou nutné pro správné fungování infrastruktury. Jedná se především o služby spojené s údržbou, obsluhou, popřípadě opravou vzniklých poškození.

Pro majitele je hlavní výhodou v tomto modelu možnost volby dodavatele a skutečnost, že do smlouvy smí také uvést, jak často má firma službu vykonávat, například jak často má udržovat zeleň. Tak lze zamezit tomu, aby firma každý den sekala trávník, což ve skutečnosti stačí jednou za dva týdny a úmyslně si tak fakturovala vysoké částky za údržbu.

Pro dodavatele je tento vztah výhodný především z hlediska zodpovědnosti. Firma se totiž nezodpovídá za správnou funkčnost infrastruktury celé veřejnosti, ale pouze majiteli, se kterým má uzavřenou smlouvu. Firma přebírá zodpovědnost pouze za dodržení smluvních úkonů.

Nájemní model

Tento model funguje, jak již plyne z názvu, na základně nájemní smlouvy. Ta je uzavřena mezi majitelem a provozovatelem a jejím uzavřením přebírá provozovatel zodpovědnost za

efektivní hospodaření s najatou infrastrukturou. Avšak investicí do modernizace či rozvoje se nesmí zúčastnit. Tato povinnost zůstává v rukou majitele.

Výhodný je tento model především pro majitele. Nemusí se totiž starat o služby, které přebírá nájemce. Provozovateli tento smluvní vztah přináší značnou míru samostatnosti v oblasti řízení infrastruktury. Délka nájmu značně ovlivňuje přístup provozovatele k zajišťování chodu, protože při dlouhodobé smlouvě může nájemce investovat do administrativního zázemí, čímž zefektivní kvalitu poskytovaných služeb. Zároveň však při krátkodobých smlouvách je primárním cílem provozovatele zajišťovat provoz tak efektivně, jak jen to jde. Při kvalitně odvedené práci může být jeho smlouva prodloužena na další časové období.

Koncesní model

Tento model je podobný předchozímu. Liší se pouze v časovém intervalu, na který je smlouva uzavírána. V tomto případě se jedná o dlouhodobé smlouvy, ve kterých se majitel zavazuje, že po dobu trvání neuzavře smlouvu s jinou firmou na danou oblast služeb.

Smlouva dlouhodobého charakteru je výhodnější pro obě strany. Majitel se tak po jistou dobu nemusí starat o danou oblast služeb. Pouze kontroluje, zda jsou poskytovány správně a efektivně. A provozovatel tak smí investovat prostředky do vybudování zázemí, které zkvalitní služby. Na druhou stranu se poskytovatel služeb může dostat do monopolního postavení díky dlouhodobé smlouvě, kdy si postupně vybuduje výhradní právo na danou oblast.

Licenční model

Tento model je nejlepší především pro provozovatele a dalo by se říct, že i jejich vlastním snem. Funguje tak, že majitel infrastruktury převede na základě smlouvy veškeré pravomoci na poskytovatele. Ten se tak stává zodpovědným za celou oblast, ve které rozhoduje i o investicích a do které on sám může vložit své prostředky. Každopádně tento model není příliš využíván pro možné zneužití monopolního postavení.

Public private partnership

Je jedním z nových modelů, který se v posledních letech prosazuje především v západních zemích. Každopádně se začíná hojně využívat i v České republice, a to především při budování dálnic, věznic, nemocnic a dalších.

V tomto modelu jde o vzájemnou spolupráci veřejného a soukromého sektoru. Lze tedy říct, že se jedná o veřejně-soukromé partnerství, jež se vyznačuje především dlouhodobým trváním vztahu založeného na vzájemné spolupráci. Dalšími charakteristickými znaky jsou částečné nebo plné financování ze soukromého sektoru a také rozdělení rizik mezi veřejný a soukromý subjekt.

PPP funguje tak, že veřejná instituce, pokud chce realizovat nějakou zakázku a nemá dostatek finančních prostředků, může požádat o pomoc soukromý subjekt. Organizace připraví návrh projektu, jeho ocenění, rozpis rizik a tento plán představí několika firmám, které vyhotoví své nabídky. Veřejná instituce se potom rozhodne pro jednoho kandidáta, se kterým uzavře partnerství a který jí pomůže s realizací daných služeb.

2.5 Kritická infrastruktura

Jedná se o prvek nebo soubor prvků, jejichž narušením by došlo k ohrožení bezpečnosti státu i obyvatel. Podle čl. 1 ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, je základní povinností státu ochraňovat demokratické základy, život, zdraví a majetek občanů.

„Prvkem kritické infrastruktury se rozumí zejména stavba, zařízení, prostředek nebo veřejná infrastruktura, určené podle průřezových a odvětvových kritérií.

Subjektem kritické infrastruktury je provozovatel prvku kritické infrastruktury.“ (Rektořík, 2012, s. 33)

Do začátku devadesátých let minulého století svět nijak neřešil možné alternativy a ochrany jednotlivých infrastruktur. S postupným rozšiřováním přírodních katastrof a teroristických útoků si jednotlivé země začaly uvědomovat, že je zapotřebí zabývat se možným ohrožením jednotlivých oblastí. Zemětřesení, povodně, exploze jaderných elektráren či znečišťování vodních toků jsou přírodní katastrofy, které by mohly ohrožovat bezpečnost státu, občanů a mohly ochromit ekonomiku. V dalším případě se jedná o teroristické útoky, jejichž počet se s příchodem nového tisíciletí mnohem zvýšil.

V USA v roce 1998 byla vydána Bílá kniha, která se týká KI. Na tuto knihu v dalších letech navazují další zpřesňující dokumenty. Širší veřejnosti je nejznámější dokument Národní

strategie zabezpečení kybernetického prostoru. Zabezpečení tohoto prostoru je jeden z primárních cílů současné doby, neboť veřejný a soukromý sektor je stále více propojován. Prostor obsahuje citlivé informace o státu i o občanech, a je proto důležité jej chránit před možným napadením a zneužitím těchto informací.

Evropská unie vydala také několik dokumentů zabývajících se ochranou KI. Mezi základní dokumenty patří: Ochrana kritické infrastruktury při boji proti terorismu, Zelená kniha o Evropském programu na ochranu kritické infrastruktury, Sdělení komise o Evropském programu na ochranu kritické infrastruktury. (Rektořík, 2012)

Do KI zahrnujeme oblasti, jako jsou energetika, vodní hospodářství, komunikační a informační systémy, doprava, potravinářství, zemědělství, finanční trh, veřejná správa, zdravotnictví a další. Tyto infrastruktury jsou velmi důležité pro fungování současné společnosti. Jejich narušením by mohlo dojít k vážnému ohrožení nejen práv, ale i bezpečnosti člověka.

2.6 Financování technické infrastruktury

TI je složená z prvků či soustavy prvků, které nejsou stejné, proto je financování jednotlivých oblastí velmi komplikované. Nesourodost souvisí především s tím, zda mají služby a produkty svého konkrétního odběratele, tudíž jsou tyto služby adresné nebo naopak působí plošně, a proto jejich adresnost nelze vyjádřit. Všechny oblasti infrastruktury mají však základní společný znak, kterým je dosažení veřejného blaha.

Mezi adresné služby se řadí především energetika a vodárenství, což jsou prvky technické infrastruktury, u kterých lze určit odběratele. V těchto případech je snadné vyčíslit spotřebu jednotlivých spotřebitelů, a organizace tak mohou jednoduše vymáhat úhradu, jež následně tvoří výnos společnosti.

Neadresné služby tvoří správa místních komunikací, veřejné osvětlení, veřejná zeleň a další prvky, u kterých nelze určit odběratele ani vyčíslit využívání těchto služeb. V tomto případě nelze určit užitek pro člověka z posekaného trávníku v parku či prázdného koše na náměstí.

Obecně lze tedy říct, že společnosti poskytující adresné služby mohou dosahovat zisku, neboť mohou své služby zajišťovat pro konkrétní odběratele a mohou finančně vyčíslit jejich hodnotu. Ne vždy jsou však adresné služby ziskové. Například městská hromadná doprava je téměř ve všech městech České republiky ztrátová, avšak její provozování je nezbytné pro

chod města. Jejím využíváním se nejen značně snižuje znečišťování ovzduší ve městech, ale předchází se i možným dopravním kolapsům na silnicích. Ztráty dopravních podniků následně kompenzuje město z rozpočtu.

Ztrátové a vyrovnané hospodaření v oblasti technické infrastruktury je velmi ovlivněno výše zmíněnou adresností. Společnosti se mohou do ztrát dostat poskytováním právě neadresných služeb, neboť nemají jak vyčíslit užitek z jejich služeb pro obyvatele města. K vyrovnanému hospodaření se společnosti dostanou tehdy, pokud se jejich náklady rovnají výnosům.

Rektořík (2012) ve své publikaci uvádí zásady financování, které se vytvořily postupným vývojem:

- Náklady vynaložené na provoz je zapotřebí v co nejvyšší míře pokrývat tržbami.
- Pokud tržeb není dosahováno či jimi není možné pokrýt celé náklady, je zapotřebí dofinancovat rozdíl z rozpočtu města.
- Kompenzace rozdílu může být buď v plné výši, nebo více preferovanou možností je rozdíl vyrovnávat v podobě dotace.

Přerozdělování zdrojů na rozvoj TI zajišťují jednotlivá ministerstva, která za danou oblast zodpovídají. Například v oblasti dopravy prostředky rozděluje ministerstvo dopravy.

3 Analýza vybraných oblastí technické infrastruktury

Vybranými oblastmi v této práci jsou oblasti TI města Uničov, které se nachází v Olomouckém kraji.

Zkoumané oblasti v této práci jsou:

- veřejné osvětlení,
- dopravní obslužnost,
- údržba místních komunikací.

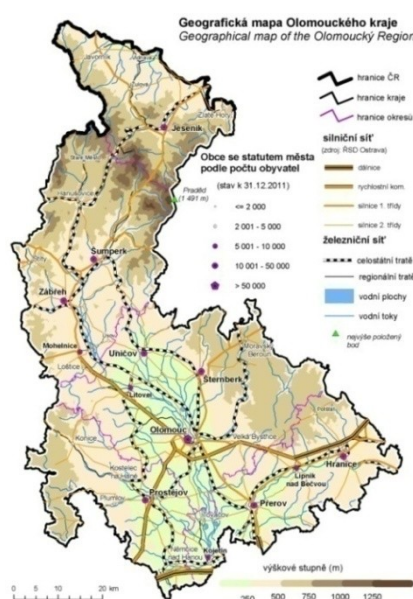
3.1 Charakteristika města Uničov

Město Uničov se nachází v Olomouckém kraji severozápadně od Olomouce na řece Oskavě. Rozkládá se na ploše $48,27 \text{ km}^2$ a žije zde přes 11 tisíc obyvatel. Jeho nadmořská výška je 248 metrů nad mořem. Obec se skládá z devíti katastrálních území. Mezi ně patří Benkov, Brníčko, Dětrichov, Dolní a Horní Sukolom, Nová Dědina, Renoty a Střelice.

Uničov je jedno ze sedmi moravských královských měst, což jsou města, která patřila výhradně králi. Leží přechodu Hané, Hrubého a Nížkého Jeseníku. Základem města je povodí řeky Oskavy. Uničovsko je jižně otevřeno směrem k řece Moravě, která je od kraje oddělena lužním lesem nazývaným Doubrava, ze všech zbylých částí je Uničovsko obklopeno podhůřím Jeseníků.

Polohu města Uničov v rámci Olomouckého kraje zobrazuje následující obr. 3.1.

Obr. 3.1 – Geografická mapa Olomouckého kraje



Zdroj: Český statistický úřad.

Z obr. 3.1 vyplývá, že z hlediska geografie se Uničovsko dělí především na dvě poloviny. Nadmořská výška jedné části nepřesahuje 250 metrů nad mořem, zatímco druhá část tuto výšku převyšuje. Z toho je patrné, že celé území se soustřeďuje především na zemědělskou činnost, jelikož kraj je plný polí, které každoročně obhospodařují místní zemědělci. Ve vyšších polohách člověk může spatřit louky plné pasoucí se zvěře. Oblast směrem k Jeseníkům je tvořena z převážné části pastvinami, jelikož tamní nadmořská výška i kopcovitý terén znemožňují pěstování zemědělských plodin. Proto jsou tyto prostory využívány pro chov krav, ovcí a koní.

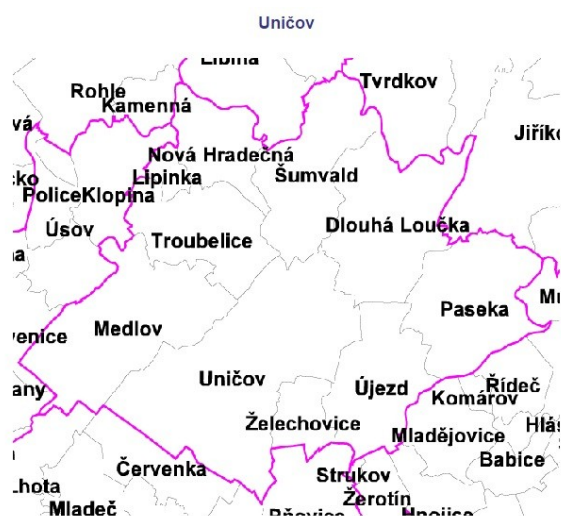
Uničov je součástí takzvaného mikroregionu Uničovsko. Tento mikroregion se rozprostírá na 315 km^2 a osidluje jej více než 26 tisíc obyvatel. Vznikl v roce 1998 na základě dohody 12 starostů okolních obcí. K nim se v roce 2001 připojily další dvě obce. Součástí mikroregionu je tak 14 obcí, které spolu vzájemně spolupracují a podporují se při prosazování společných zájmů.

Jádrem oblasti je město Uničov, které bude specifikováno blíže v kapitole historie města Uničov. Kromě města Uničov se mikroregion skládá z obcí Dlouhá Loučka, Lipinka, Medlov, Nová Hradečná, Oskava, Paseka, Šumvald, Troubelice, Pňovice, Újezd, Strukov, Želechovice a Žerotín.

Dlouhá Loučka je nejčastěji nazývána jako brána do Jeseníku. První písemnosti svědčící o její existenci jsou dochovány z roku 1360. Její chloubou je největší motokrosová trať v republice. Vznik obce Lipinka se datuje zhruba do roku 1457. Tato vesnice byla založena místními dřevaři a uhlíři. Medlov je další obcí, která kypí bohatou historií a překrásnou přírodou. Nová Hradečná je obec, která se rozprostírá na kopcovitém území a kterou obklopují turisticky oblíbená místa jako Bradlo, Kočičí skála či Tři Kameny. Oskava se nachází na stejnojmenné řece. Paseka je jedna z nejvíce rozvinutých obcí regionu. Její okolí přímo vybízí k návštěvě, jelikož v její bezprostřední blízkosti se nachází hrad Sovinec nebo Rešovské vodopády. Šumvald je obec, jejíž historie sahá již do první poloviny 13. století. Troubelice jsou zemědělsky velmi rozvinuté. Obec je obklopena rozsáhlými poli, na kterých se nejčastěji pěstuje obilí. Pňovice, Újezd, Strukov, Želechovice a Žerotín, jsou také pro region významné svým zemědělstvím.

Na následujícím obr. 3.2 lze vidět mikroregion Uničovsko.

Obr. 3.2 - Mikroregion Uničovsko



Zdroj: Ústav územního rozvoje.

3.1.1 Historie města

První zmínky o oblasti, na níž se rozprostírá město Uničov, sahají až do doby kamenné. Důkazem toho jsou rozsáhlé archeologické nálezy, mezi které patří například pazourkové nástroje, mamutí ostatky, různé poháry a především hroby, ve kterých byly nalezeny mimo jiné i ženské šperky.

Tento region prošel také dobou železnou, kdy železo nahradilo bronz při výrobě zbraní a dalších nástrojů. Důkazem využívání železa jsou pece, které byly nalezeny v blízkosti Dolní Sukolomi a Brníčka. Pece, pocházející již z 8. století, a rozsáhlá ložiska železné rudy svědčí o rozvoji metalurgie v tomto kraji.

Vznik samotného města se datuje do roku 1213. Založení města bylo podníceno novým příchodem kolonistů, a to na pozvání markraběte Vladislava Jindřicha, jehož cílem bylo využít půdu v této oblasti a založit zde nové osady. Následně vzniklo celé město, které dostalo název Uničov. V této době vládl král Přemysl Otakar I., jehož moravským zástupcem byl právě markrabě Vladislav Jindřich. Na základě toho byl Uničov od počátku městem královským.

Výstavbě města podle všeho předcházela úmluva markrabího s německými kolonisty, na základě které mělo být území vytyčeno a rozděleno na jednotlivé pozemky. Kromě hranic

města byly stanoveny také meze náměstí. Prvním rychtářem se stal zástupce kolonistů Theodorich.¹

V této době byl král vlastníkem veškeré půdy a kolonisté si ji od něj mohli pronajímat. Každý jedinec mohl používat tolik půdy, kolik jí sám stačil obhospodařit. Za její využívání odváděl ročně poplatek a kromě toho i dané množství vypěstované plodiny.

Očekávání, které panovník měl při zakládání města, nikdy nebyla zcela naplněna. Smyslem založení města byla především těžba stříbra a železné rudy. Jelikož město mělo dobrou zeměpisnou polohu, měly se sem svážet veškeré kovy získané těžbou v okolí. I když cíle města nebyly naplněny, snažil se panovník o jeho prosperitu. Ve městě žilo mnoho lidí, kteří museli odvádět daně, a ty byly značným příjmem do královské pokladny. Takže prioritou krále bylo udržet město v ekonomickém růstu, a to prostřednictvím práv, které může udělit pouze panovník. Jedná se o takzvaná městská práva, mezi které patří například možnost prodeje masa do stanovené vzdálenosti od města. Zároveň měli občané podíl na mýtném, které oni sami v některých městech platit nemuseli.

V období husitských válek město měnilo jednoho vlastníka za druhého. Král Zikmund Lucemburský nejprve svěřil město do rukou biskupovi Janu Železnému, avšak ani ne do roka jej obsadil kníže Zikmund Korybutovič. Ten se zasloužil o prosazení Čechů před Němci. Po krátkém čase se město dostalo do rukou markrabího Albrechta, který byl přítelem krále, a tak město vojensky obsadil, aby uklidnil veškeré protesty a bouře. Tímto aktem se začali do popředí dostávat opět Němci. Nějakou dobu žily oba národy po boku. Když čeští obyvatelé prokázali věrnost králi Jiřímu z Poděbrad v době, kdy na něj papež uvalil klatbu, zasloužili se tak o upevnění české správy. Němci byli vyhnáni a jejich majetek zabaven. Následoval hospodářský rozkvět města v oblasti řemesel a začaly vznikat první cechy.

Vzestup, města přerušila až třicetiletá válka, kdy i přes odpor tehdejších obyvatel byli do města dosazeni evangelíci, kteří nahradili katolíky. V této době také město přichází o statut královské město, jelikož se, i když nedobrovolně, účastnilo stavovského povstání.

Po švédské okupaci v letech 1642 až 1650 se v městě výrazně snížil počet obyvatel i domů a město tak velmi trpělo. Postupně lidé začali opravovat budovy jako kostel nebo radnici. S obnovou města narůstal opět počet obyvatel a do města přicházelo stále více Němců. Po předání správy města do rukou Němců byla sláva města nenávratně pryč.

¹ Ten podle všeho založil další vesnici, nacházející se nedaleko Uničova. Dnes se jmenuje Dětrichov.

V období 17. až 18. století se Uničov stal centrem habsburské monarchie. Město navštívil sám císař Josef II., který se zde setkal s pruským králem Fridrichem II. Velikým. Společně jednali o postupu proti Rusku, jehož moc v té době velmi sílila.

Na konci 19. století byl Uničov stále velmi poškozen předchozími válkami. Město bylo převážně zemědělského charakteru a jediným podnikem byl tamní cukrovar. Postupně zde vznikla nemocnice, školy, pošta či železnice. Uničov se pomalu rozrůstal a rozšiřoval svoje činnosti.

Dlouhou dobu po vzniku samostatné Československé republiky žili Češi a Němci poklidně vedle sebe. Teprve s příchodem Adolfa Hitlera si tamní Němci začali uvědomovat svou národnost, své postavení a v důsledku toho začaly i v tomto kraji vznikat různé politické spolky, stejně jako v celé zemi.

V poválečném období docházelo především k obnově škol, nemocnic, ale i kulturního života. Ve městě vznikaly nové školy jako gymnázium, obchodní akademie nebo mateřské školy. Zároveň se rozšiřovala zdravotní péče.

Důležitým mezníkem v dějinách města je výstavba obrovského průmyslového podniku, který byl pobočkou závodu Škoda. Výstavba trvala celé dva roky a název „Uničovské strojírny“ podnik získal roku 1953. S rozvojem průmyslu se tak Uničov osvobodil od čistě zemědělského charakteru, který v minulosti měl. Díky strojárnám získal Uničov jistou váhu v ekonomickém životě.

Se vznikem nového průmyslového komplexu se do města začalo stěhovat více lidí za práci. Bylo zapotřebí stavět nové bytové jednotky, zvýšit počet obchodů, školek, škol. Uničov se tak začal rozvíjet a proměňovat v moderní město, kde naprostá většina pracovala právě ve strojárnách. S ekonomickým růstem se začaly rozšiřovat již starší podniky jako například cukrovar. Docházelo k revitalizaci veřejných prostranství, bylo postaveno autobusové nádraží, koupaliště, poliklinika, celkově docházelo k rozvoji technické infrastruktury. Od roku 1950 až do roku 1961 se v Uničově zdvojnásobil počet obyvatel.

Rok 1968 se nijak zvlášť na Uničově nepodepsal. Došlo samozřejmě ke změnám ve společenském životě stejně jako v jiných městech, ale nějaké závažnější změny nenastaly. Obyvatelé města se tehdy formou petice postavili za vládu a dali tak najevo, že neuznávají okupaci vojsky Varšavské smlouvy.

Rozvoj města pokračoval i po roce 1968. V Uničově vznikala nová sídliště, budovaly se garáže, bylo postaveno kino, zimní stadion a další základní škola. Postupně se k městu

připojilo devět okolních obcí a počet obyvatel vzrostl na 12 441, z čehož přímo v Uničově žilo 10 476 lidí.

V současné době je město velmi rozvinuté v mnoha směrech. Vedle strojírenství se ve městě rozšiřují služby, jako jsou obchody, školy a další veřejné instituce a jiné organizace. Uničov patří k městům s bohatými vzdělávacími možnostmi. Nachází se zde několik základních, mateřských, středních, ale i uměleckých škol, které navštěvují děti z celého okolí. Kromě toho Uničov poskytuje širokou škálu kulturního vyžití, například kino, koupaliště, krytý bazén, hřiště, stadiony, park a další.

3.2 Charakteristika vybraných oblastí

Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení se skládá z několika prvků. Jeho hlavním cílem je osvětlovat vnitřní, ale i vnější části měst a obcí. Jedná se především o veřejné komunikace a prostranství jako jsou místní komunikace, silnice, dálnice, cyklostezky, tunely, podjezdy, křižovatky, parky a další.

Tři základní prvky, z kterých se VO skládá:

- Osvětlovací systém – zahrnuje svítidla, sloupy a další prvky.
- Napájecí systém – skládá se z elektrického rozvodu a přívodu elektrické energie.
- Ovládací systém – slouží ke vzdálenému ovládání světel.

Pro veřejné osvětlení nebyl nikdy vydán zvláštní zákon. Tato oblast se spravuje na základě norem a předpisů.

Podle § 35 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, k povinnostem obce patří spravování záležitostí, které jsou v zájmu obce a jejích občanů, pokud nejsou svěřeny zákonem krajům nebo pokud nejde o výkon přenesené působnosti, a dále záležitosti, které do samostatné působnosti obce svěřil zvláštní zákon. Žádný zákon nepřikazuje obci zřizovat veřejné osvětlení, ale obec musí poskytnout veřejnou službu, aby lidé mohli bezpečně využívat veřejná prostranství.

Veřejné osvětlení je součástí pozemních komunikací, proto jejich správcem jsou vlastníci těchto komunikací. Světla osvětlující jiná prostranství než komunikace spravují majitelé daných prostor.

Veřejné osvětlení je vymezeno normami, které vešly v platnost v roce 1985. Normy nemají závazný, ale pouze doporučující charakter. Přesto není vhodné tyto normy ignorovat nebo je

nějak obcházet, protože pokud například bude vystavěno nekvalitní veřejné osvětlení, může znemožnit člověku využití veřejného prostranství, což naráží na zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.

Normy z roku 1985:

- ČSN 36 0400 Veřejné osvětlení.
- ČSN 36 0410 Osvětlení místních komunikací.
- ČSN 36 0411 Osvětlení silnic a dálnic.
- ČSN 36 0061 Osvětlování železničního prostranství.
- ČSN 36 0051 Osvětlování povrchových dolů pro těžbu nerostných surovin.

V dnešní době se veřejné osvětlení provozuje v souladu s českou soustavou norem ČSN CEN/TR 13201-1, 13201-2, 13201-3, 13201-4. Ty vešly v platnost v roce 2004.

- ČSN EN 132 01-1 Osvětlení pozemních komunikací. Výběr tříd osvětlení.
- ČSN EN 132 01-2 Osvětlení pozemních komunikací. Požadavky.
- ČSN EN 132 01-3 Osvětlení pozemních komunikací. Výpočet.
- ČSN EN 132 01-4 Osvětlení pozemních komunikací. Metody měření.

Tyto normy obsahují návod pro výběr tříd osvětlení na základě posouzení geometrického uspořádání, intenzity provozu, rizika kriminality a dalších záležitostí. Dále uvádějí návod k definování oblasti, v níž se osvětlení nachází. Podle tohoto návodu se vybírá například třída osvětlení pro pozemní komunikaci s ohledem na zrakové potřeby jejího uživatele. Zároveň veřejné osvětlení musí být šetrné k životnímu prostředí.

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je podle § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, služba, která slouží k zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Kraje a obce zajišťují DO z veřejných prostředků. Kraj zajišťuje DO na svém území i na území jiného kraje, pokud se tak společně oba kraje dohodnou. Přeprava cestujících je zajištěna veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Kraje a obce však nezajišťují veškerou DO. Podle § 4 stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají neregionální nebo mezinárodní charakter.

Ministerstvo dopravy a financí společně určí výši prostředků, kterými kompenzují veřejné služby v přepravě cestujících. Pokud jde o armádu, tak s kraji a obcemi jedná o kompenzacích nejen Ministerstvo dopravy, ale i Ministerstvo obrany.

Místní komunikace

Pod pojmem místní komunikace rozumíme dopravu kratší vzdálenosti. Nejčastěji se jedná o dopravu v rámci města, která je zajišťována tramvaji, autobusy, trolejbusy a další.

„Doprava je činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů:

- *v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech,*
- *za použití různých dopravních prostředků a technologií. “(Rektořík, 2012, s. 105)*

V moderním světě je odvětví dopravy neodmyslitelnou součástí každodenního života, neboť člověk se potřebuje denně dopravit do práce, k lékaři, na úřady, atd. Nebýt dopravních prostředků nebylo by možné vyvážet zboží a služby za hranice nebo naopak tyto statky dovážet. Nemohl by existovat mezinárodní obchod v podobě, v jaké ho známe. Současný trh by nebyl tak bohatý na komodity a člověk by byl velmi omezen v uspokojování svých potřeb.

Dopravní infrastruktura je soubor dopravních sítí, které jsou vybaveny stavbami a dopravními prostředky, které se v prostředí sítí pohybují. Mezi dopravní sítě patří například letiště, železnice, vodní cesty, čili řeky, a v poslední řadě taktéž pozemní komunikace.

Druhy dopravy

„Nejčastější dělení dopravy je podle prostředí:

- *pevninská (silniční, drážní, cyklistická, vodní, potrubní, pěší, ostatní),*
- *námořní,*
- *letecká (ve smyslu letectví a kosmonautiky).*

Podle funkce:

- *osobní,*
- *nákladní.*

Podle vzdálenosti:

- *místní – doprava na kratší vzdálenosti po planetě Zemi,*
- *dálková – doprava na delší vzdálenosti po planetě Zemi a uvnitř zemské atmosféry,*
- *kosmická – doprava vně zemské atmosféry. “ (Rektořík, 2012, s. 108)*

Jednou z oblastí, která je zkoumána v této práci, jsou právě místní komunikace města Uničov.

MK je podle § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o pozemních komunikacích), definována jako veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Ta může být vybudována jako rychlostní místní komunikace, kde platí pravidla a omezení stanovená v zákoně č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a ve vyhlášce č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), ve znění pozdějších předpisů. Její stavebně technické vybavení je obdobné jako u dálnice, viz § 4 zákona o pozemních komunikacích.

Místní komunikace rozděluje § 6 zákona o pozemních komunikacích podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- **a)** místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace,
- **b)** místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- **c)** místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- **d)** místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

Obce na území ČR jsou povinny MK spravovat ze svých rozpočtů. Jejich úkolem je provádět letní a zimní údržbu, opravy vozovek, chodníků, udržovat funkčnost odvodňovacích systémů, dále udržovat mosty nebo instalovat dopravní značení na MK. Obce jsou povinny zajistit tuto správu a poskytnout tak občanům veřejné služby, na které mají ze zákona nárok. Za tyto služby jsou obce plně odpovědné, a proto si uzavírají pojistné smlouvy. Často se stává, že si

lidé například zvrtnou nohu na neposoleném úseku chodníku, žalují obec a žádají odškodné. V takových případech je pojištění zcela nezbytné.

3.3 Analýza vybraných oblastí technické infrastruktury

Získané statistické údaje, které pro vytvoření této práce poskytl Městský úřad v Uničově, jsou velmi rozsáhlé. Proto je tato práce zaměřena jen na tři vybrané oblasti. Ty části však nelze mezi sebou srovnávat, a tak je každá oblast rozebrána zvlášť, a to v rozmezí pěti let.

Zkoumání výdajů v jednotlivých oblastech je umožněno za předpokladu, že se město rozkládá na $48,27 \text{ km}^2$ a s trvalým pobytem se zde nachází 11 891 obyvatel.

K lepšímu přehledu o výdajích jednotlivých oblastí technické infrastruktury budou využity tři hodnotící ukazatele:

- procentuální vyjádření podílu výdajů na danou oblast a na celkových výdajích obce,
- výdaje na jednoho obyvatele,
- výdaje na jeden km^2 území.

3.3.1 Oblast správy veřejného osvětlení

Veřejné osvětlení v městě Uničov spravuje na základě nájemního modelu řízení technické infrastruktury od roku 2004 firma ELTODO-CITELUM, s.r.o. Tato společnost je součástí koncernu ELTODO.

Společnost ELTODO, a.s. zabezpečuje projekty, dodávky, montáže, údržbu a servis ve všech segmentech působení skupiny. Těmito oblastmi jsou především osvětlení, energetika, technické zařízení budov nebo kamerové systémy.

Cílem firmy je zkvalitňovat nejen technické, ale i estetické úrovně venkovního i vnitřního osvětlení. Snaží se vytvořit ve městech takovou atmosféru, aby se obyvatelé cítili spokojeně a bezpečně.

Jejím úkolem je údržba, správa, obnova a rozvoj VO, kde se společnost snaží využívat nejmodernější technologie ke zkvalitnění služeb. Na základě nájemního modelu přebírají odpovědnost za kvalitu, spolehlivost a bezpečnost zařízení. Celkově společnost v současné době spravuje přes 245 000 světel.

V následující tab. 3.1 jsou uvedeny výdeje města, které jsou rozděleny, do několika částí. První částí je paušální nájemné, které je zde uvedeno v tisících. Toto paušální nájemné je

smluvně stanoveno mezi městem a firmou ELTODO. Jedná se o částky, které ročně město celkem zaplatilo na VO firmě.

Další částí jsou průměrné měsíční výdaje taktéž v tisících. Tyto částky město měsíčně platí firmě. Jedná se pouze o rozdělení paušálu na 12 měsíců.

Výdaje na správu veřejného osvětlení jsou výdaje, které město ročně celkem vynaložilo na správu celé sítě.

Výdaje odboru DaSH města Uničov jsou celkové výdaje, které vynaložil v letech tento odbor.

Následující ukazatele přepočítávají výdaje města vzhledem k celkovým výdajům odboru DaSH, dále na jednoho obyvatele a 1 km^2 . V oblasti VO byl navíc zvolen čtvrtý ukazatel, který zobrazuje výdaje na jednu lampu VO ve městě. Tento ukazatel slouží především pro zajímavost.

Tab. 3.1 - Výdaje města Uničov na veřejné osvětlení

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Paušální nájemné (tis. Kč)	4 674,0	4 674,0	4 674,0	4 674,0	4 674,0
Průměrné měsíční výdaje (tis. Kč)	381,78	388,82	388,82	388,82	388,82
Výdaje na správu veřejného osvětlení (tis. Kč)	4 581,35	4 815,82	4 665,83	4 665,83	4 665,83
Výdaje odboru DaSH města Uničov (tis. Kč)	29 040,0	24 883,5	15 067,8	14 614,7	32 733,4
% z celkových výdajů	15,78	19,35	30,97	31,93	14,25
Výdaje na VO/obyv. (tis. Kč)	0,385	0,404	0,392	0,392	0,392
Výdaje na VO/ km^2 (tis. Kč)	94,910	99,768	96,661	96,661	96,661
Výdaje na 1 lampu VO (tis. Kč)	2,931	3,031	2,916	2,831	2,828

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

Uzavřením smlouvy přebírá provozovatel zodpovědnost za efektivní hospodaření s danou infrastrukturou. Z tabulky je patrné, že město platí paušálně 4 674 000 Kč. S těmito peněžními prostředky dále hospodaří provozovatel. V tomto případě firma ELTODO, a.s. Ta má za úkol z těchto prostředků nakupovat elektrickou energii, zajišťovat provoz, opravy a obnovu světel.

Hodnoty uvedené v tab. 3.1 dokazují, že firma hospodaří s peněžními prostředky města v kladných číslech. Jedinou výjimkou je rok 2011, kdy stanovená paušální částka nestačila k pokrytí veškerých nákladů spojených s veřejným osvětlením. Tento výkyv byl zapříčiněn nákupem sloupů.

Tab. 3.2 – Stav veřejného osvětlení v městě Uničov

Ukazatel (v ks)	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Veřejné osvětlení	1 497	1 520	1 531	1 569	1 571
Slavnostní osvětlení	18	21	21	21	21
Přechody pro chodce	48	48	48	58	58
Počet světel celkem	1 563	1 589	1 600	1 648	1 650
Počet světel/km	19,84	20,16	20,30	20,91	20,94

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

V tab. 3.2 je uveden stav VO v Uničově. Z tabulky lze vyčíst, že počet veřejného osvětlení se postupně zvyšuje, přičemž největší nárůst ze sledovaného období město zaznamenalo v roce 2013. Od roku 2010 do roku 2014 se počet svítidel zvýšil o 87 kusů, což je v průměru o 21 světel ročně.

Dále tabulka znázorňuje počet světel na kilometr MK. V Uničově se nachází cca 78 800 metrů místních komunikací a 1650 světel. V roce 2014 se na jednom kilometru komunikace nacházelo průměrně 20,94 kusů světel. Po přepočítání na metry lze říct, že se světla nachází cca 47 metrů od sebe.

3.3.2 Oblast dopravní obslužnosti

Město Uničov do roku 2015 zajišťovalo DO na základě smluv, které uzavíralo se dvěma společnostmi – VOJTLA TRANS, s.r.o. a ARRIVA MORAVA, a.s.

VOJTLA TRANS, s.r.o. je společnost zabývající se poskytováním silniční motorové dopravy. Firma poskytuje své služby kancelářím, školám, sportovním klubům i státním organizacím. Byla založena v roce 1990 a její současné sídlo je ve Smržicích.

ARRIVA MORAVA, a.s. je největším autobusovým dopravcem v ČR. Nabízí podobné služby jako předchozí dopravce. Společnost mimo jiné také prodává jízdenky na mezinárodní autobusové linky, letenky, lodní a trajektové služby. První kořeny společnosti se datují do roku 1949, avšak současný název získala v roce 2013.

Podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících jsou kraje a obce povinny zajistit dopravní obslužnost z veřejných prostředků, které jsou uvolněny ze státního rozpočtu. Ze zákona mají občané právo využívat veřejné statky a DO slouží k usnadnění jejich přístupu.

Před rokem 2015 každoročně město začátkem roku uzavíralo dodatek (viz příloha č. 1 a příloha č. 2) ke smlouvě, který zajišťoval DO v daném roce. Tento dodatek obsahoval předpokládanou ztrátu dopravce při poskytování služby. V následujícím roce společnost dodala skutečné ztráty. Pokud ztráty byly menší, dopravní společnost rozdíl vrátila. Pokud ale převyšovaly předpokládané, tak se jednalo o chybu firmy a město se tímto problémem dále nezaobíralo.

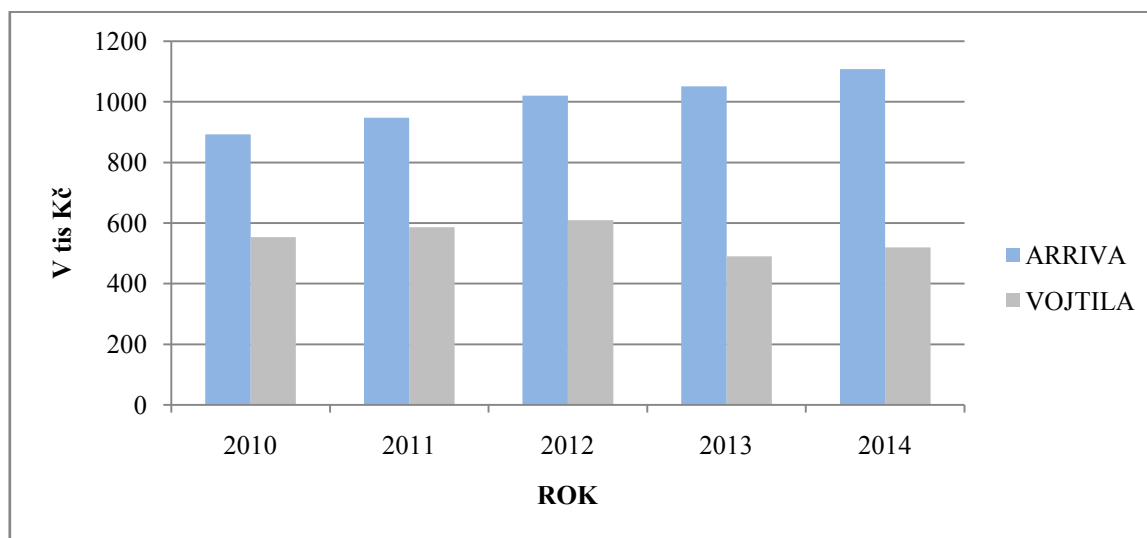
V současné době veškeré výdaje na DO během pracovního týdne, ale i o víkendu platí kraj ze svého rozpočtu a města společně s obcemi kraji přispívají.

Tab. 3.3 - Výdaje města Uničov v oblasti dopravní obslužnosti

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
ARRIVA (tis. Kč)	893	948	1 020	1 050,6	1 108,6
VOJTILA (tis. Kč)	553	586	610	490	520
Výdaje celkem (tis. Kč)	1 446	1 534	1 630	1 540,6	1 628,6
Výdaje odboru DaSH města Uničov (tis. Kč)	29 040	24 883,5	15 067,8	14 614,7	32 733,4
% z celkových výdajů	4,98	6,16	10,82	10,54	4,98
Výdaje na DO/obyv. (tis. Kč)	0,122	0,129	0,137	0,130	0,137
Výdaje na DO/ km^2 (tis. Kč)	29,9	31,8	33,8	31,9	33,7

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

Obr. 3.1 - Výdaje města na kompenzaci ztrát dopravců



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

Tab. 3.3 zachycuje výdaje, které město vynaložilo na DO v jednotlivých letech. Dopravu občanů do škol, zaměstnání a dopravu ve všední dny zajišťuje kraj. Město si dále z vlastních prostředků hradí dopravní obslužnost mezi městem a místními částmi. Také víkendovou dopravu hradí město.

Z tab. 3.3 lze vyčíst, že ztráty společnosti ARRIVA od roku 2010 rostly, a tudíž se zvyšovaly výdaje města na kompenzování těchto rozdílů. Zároveň rostly i ztráty společnosti VOJTILA, avšak jen do roku 2013, kdy došlo k jejich snížení a v následujícím roce opětovnému zvýšení.

Celkové výdaje tak po několikaletém růstu klesly v roce 2013 o 5,8 %. Následující rok se výdaje vrátily na úroveň předešlou.

Největší podíl na celkových výdajích odboru dopravy měly výdaje v roce 2012, kdy činily 10,82 %, nejnižší potom v roce 2010 a 2014, kde podíl činil 4,98 %.

Rok 2010 představoval také nejvyšší výdaje na obyvatele, co se týče DO. Zároveň na tento rok připadají největší výdaje na kilometr čtvereční v této oblasti.

Pro lepší představivost znázorňuje obr. 3.1 výši ztrát dopravců v jednotlivých letech. Lze z něj vyčíst, že náklady společnosti ARRIVA se zvyšují oproti firmě VOJTILA, která má kolísavý charakter v oblasti ztrát.

3.3.3 Oblast správy místních komunikací

Správa MK je oblast, jejíž výdaje spravuje odbor DaSH. Tento odbor ročně získá peněžní prostředky z rozpočtu města a s nimi musí hospodařit po celé rozpočtové období. MK jsou pouze jednou z mnoha oblastí, které tento odbor spravuje.

V oblasti MK je v posledních třech letech ročně uvolněno cca 9 miliónů korun. S těmito prostředky je nutné svědomitě hospodařit tak, aby byly pokryty potřebné výdaje po celé období, pro které byly uvolněny. Není možné celý objem vyčerpat na začátku roku.

Uvolněné prostředky slouží především k údržbě MK. K čištění odpadkových košů, cyklostezek, chodníků, parků a dalších veřejných prostranství. Zároveň se z těchto peněžních zdrojů financují drobné opravy, jako jsou opravy dlážděných chodníků, silničních děr způsobených zimou nebo vysokou zátěží či odplevelování prostranství. Do této oblasti řadíme také zimní údržbu komunikací.

Cílem odboru DaSH je zajistit kvalitní veřejné služby, na které mají občané nárok podle § 35 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Zároveň je jeho cílem dosáhnout kvality dané služby s co nejnižšími výdaji. Za ušetřené peníze je na konci roku možnost provést opravu nějaké části komunikace, která nebyla v plánu z důvodu nedostatku prostředků.

Výše zmíněné činnosti pro město vykonává společnost TECHNICKÉ SLUŽBY UNIČOV, s.r.o. Firma vznikla na popud města v roce 1999, kdy město potřebovalo organizaci, která by vykonávala správu MK a zabezpečovala i další veřejně prospěšné služby.

Od roku 2003 je mezi městem a organizací uzavřena smlouva, která je založena na provozním modelu řízení TI. Typické pro tento model je, že zodpovědnost za správnou funkčnost dané oblasti zůstává na městu. Firma pouze zodpovídá za dodržení smluvních podmínek.

Město každoročně připravuje dodatky ke smlouvě, ve kterých upravuje soubor požadavků podle aktuálního stavu veřejných statků, v němž zároveň dochází ke změně cenové relace. Následně je soubor požadavků na opravy a údržbu infrastruktury předán TS. Ty během roku vykonávají činnosti stanovené smlouvou. Po dokončení každé z nich zasílají fakturu městu Uničov, které ji proplácí.

Tab. 3.4 – Výdaje města Uničov na správu místních komunikací

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na správu místních komunikací(tis. Kč)	7 008,7	7 719,3	9 586,5	9 224,2	9 604,1
Výdaje odboru DaSH města Uničov (tis. Kč)	29 040,0	24 883,5	15 067,8	14 614,7	32 733,4
% z celkových výdajů	24,14	31,02	63,62	63,12	29,34
Výdaje na MK/obyv.(tis. Kč)	0,589	0,649	0,806	0,776	0,808
Výdaje na MK/ km^2 (tis. Kč)	145,20	159,92	198,60	191,10	198,97

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

Podle tab. 3.4 město Uničov vynaložilo v letech 2010 až 2014 v průměru 8 628,6 tis. Kč na správu místních komunikací. Největší výdaje mělo město v roce 2014, kdy do této oblasti bylo přesunuto přes 9,6 milionu korun celkových výdajů na správu komunikací. Naopak nejmenší částku město vydalo v roce 2010. V roce 2010, kdy podíl na celkových výdajích činil přes 7 milionů.

Dále tabulka vyjadřuje podíl výdajů na místní komunikace na jednoho obyvatele. Lze říci, že na jednoho obyvatele města v roce 2014 připadalo 0,808 tis. Kč. Výdaje mají v tomto směru rostoucí charakter, kromě roku 2007, kdy došlo k menšímu poklesu.

Tab. 3.4 také uvádí, že po přepočtení vynaložených výdajů na místní komunikace na jednotku rozlohy obce bylo zjištěno, že průměrné výdaje na správu komunikací činily 178,8 tis. Kč na kilometr čtvereční.

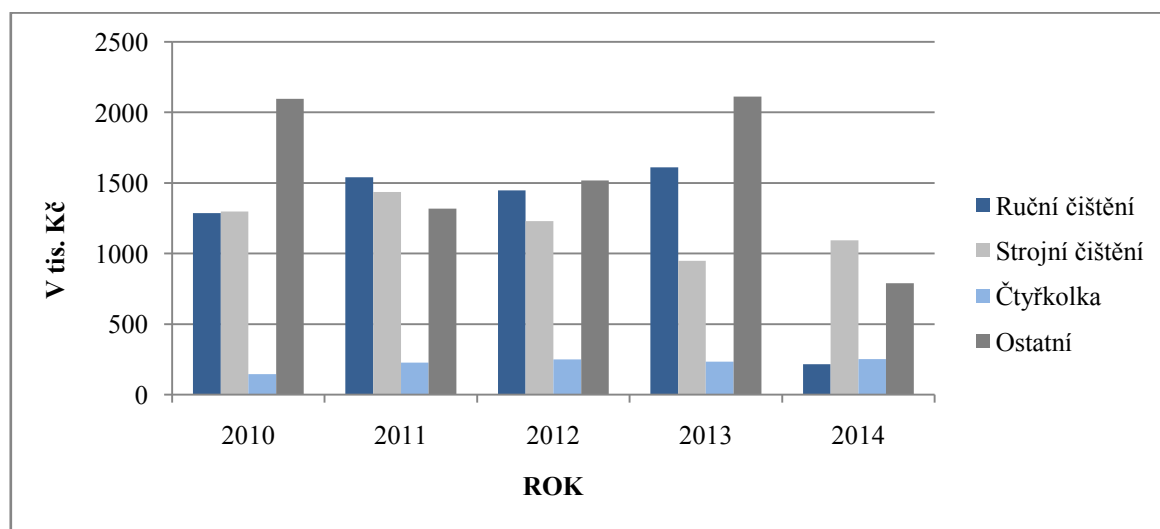
Vybrané výdaje na MK, které byly uskutečněny v jednotlivých letech na území města Uničov, jsou znázorněny v následující tab. 3.5.

Tab. 3.5 – Výdaje na vybrané úkony správy místních komunikací

Ukazatel (tis. Kč)		ROK				
		2010	2011	2012	2013	2014
Čištění místních komunikací		4 824,1	4 521,7	4 442,9	4 901,9	4 281,2
V tom:	Ruční čištění	1 285,6	1 539,9	1 447,4	1 609,9	2 144,7
	Strojní čištění	1 297,7	1 435,6	1 229,9	947,3	1 094,2
	Čtyřkolka	145,3	227,9	248,5	232,8	252,6
	Ostatní	2 095,6	1 318,2	1 517,1	2 111,9	789,8
Opravy místních komunikací		1 378,6	1 635,0	1 765,0	1 177,0	2 467,4
Jmenovité akce		318,8	959,9	2 749,5	2 557,9	2 273,1
Odplevelování		64,9	159,6	162,4	131,2	135,1

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

Obr. 3.2 – Čištění místních komunikací v letech 2010 - 2014



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově.

Z tab. 3.5 je patrné, že největší část prostředků je věnována čištění MK. Výše výdajů nejvýrazněji závisí na ročních obdobích a množství srážek. Velkou složku těchto výdajů tvoří posypový materiál, jehož spotřeba se odvíjí právě od množství sněhu, který v zimě napadne.

Ve sledovaném období částky výdajů klesají v letech 2011 a 2012 oproti roku 2010, protože právě díky slabým zimám klesla spotřeba posypových materiálů, a následně tak celkových výdajů na údržbu.

Dále jsou v tabulce uvedeny údaje o ručním čištění komunikací, které probíhá celoročně. Průměrné výdaje na tuto činnost činí 1 605 500 korun. Největší část tvoří mzdové náklady.

Z obr. 3.2 je patrné, že nejvyšší náklady připadají na ruční čištění a nejmenší na čtyřčlenné čištění komunikací.

Tab. 3.5 dále udává výdaje na opravy komunikací, které průměrně činí 1 684 600 korun. Největší výdaje proběhly v roce 2014, kdy bylo na opravy vynaloženo cca 25,69 % z celkových výdajů na správu místních komunikací.

Do položky jmenovitých akcí se řadí především opravy, které jsou plánované, jako instalace retardérů, odvodňování, výstavba parkovišť, opravy chodníků, cyklostezek a výtluků na komunikacích. Nejmenší výdaje na tuto oblast připadly v roce 2010, a to 31 800 korun, což představuje 4,5 % z celkových výdajů. Za rok 2012 město v oblasti správy MK uskutečnilo jmenovité akce v celkové výši 2 749 500 korun, což je největší částka ze sledovaného období v této části.

Následující tab. 3.6 zachycuje ceny, které technické služby fakturují za hodinu využívání strojů při správě MK.

Při strojním čištění je nejvíce využíván zameták, který se používá k zametání komunikací, a také takzvaná sněžka, která se využívá v zimních obdobích k odhrnování sněhu. Z tabulky lze tedy vyčíst, že sněžka je nejnákladnějším strojem v rámci strojního čištění. Hodina čtyřčlenné údržby komunikací stojí 420 korun.

V rámci oprav MK tabulka znázorňuje vybrané stroje, které jsou nejvíce využívány při opravách. Pro každý z těchto strojů tabulka uvádí jeho náklady na hodinu využívání. Lze tedy říci, že nejnákladnějším strojem je rezač spár, které se využívá především při opravách chodníků. Dalším velmi nákladným strojem je takzvaný bobek, kterého je zapotřebí v podstatě při všech opravách, a třetí nejvýznamnější položku představují náklady na frézu na asfalt, jejíž hodinové náklady jsou 500 korun.

Tab. 3.6 - Ceník mechanismů (V Kč/h)

Ukazatel		ROK
		2014
Strojní čištění místních komunikací	Kropička LIAZ	540
	Zameták IFA	710
	Zameták BUCHER	800
	Sněžka	790
Čtyřkolka		420
Opravy místních komunikací	Vibrační válec	340
	Řezač spár	900
	BOBCAT	560
	Fréza na asfalt	500
	Avia valník	425

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat firmou Technické služby Uničov, s.r.o.

4 Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení

Cílem této kapitoly je zhodnocení hospodaření města Uničov ve vybraných oblastech technické infrastruktury. Vybranými oblastmi jsou veřejné osvětlení, dopravní obslužnost a místní komunikace. Pro srovnání budou využity ukazatele, jako je procentuální podíl výdajů na danou oblast na celkových výdajích odboru. Dále přepočet na jednoho obyvatele a jeden kilometr čtvereční. Ve srovnávaném městě Mohelnice všechny tyto oblasti nespravuje odbor dopravy a silničního hospodářství, ale odbor stavebního úřadu, rozvoje a investic, dále jen SÚRI. Výdaje tohoto odboru byly upraveny tak, aby nezahrnovaly činnosti, které naopak nezahrnuje odbor města Uničov. Tím bude dosaženo lépe vypovídajících údajů.

Cílem této kapitoly je zjištění toho, zda obec v uvedených oblastech hospodáří efektivně, zda rozpočet města dostatečně podporuje správu celé infrastruktury a zda vedení města přistupuje zodpovědně k poskytování veřejných služeb těmito oblastmi TI.

Pro možné vyhodnocení toho, zda město hospodáří dobře nebo špatně, je nejlepší zvolit jiné město, s kterým bude následně srovnáno. V tomto případě se jedná o město Mohelnice.

Město Mohelnice je od zkoumané obce vzdálené zhruba 20 kilometrů a z hlediska počtu obyvatel i rozlohy se dá říct, že se jedná o totožná města. Proto jsou tato města ve vybraných oblastech TI srovnatelná.

Mohelnice se rozkládá na $46,21 \text{ km}^2$ s počtem obyvatel 9 385 k 1. 1. 2014.

4.1 Výdaje města Mohelnice na veřejné osvětlení

Město Mohelnice využívá pro spravování veřejného osvětlení dodavatele, který byl zvolen ve výběrovém řízení. V současné době je jím Milan Bílek, který podniká v oblasti elektro-slужeb.

Platby za VO jsou dány paušální částkou, avšak při spotřebě nad rámec stanovený smlouvou má dodavatel nárok na proplacení materiálu. Město Mohelnice má v současné době přes 1 400 kusů lamp.

Tab. 4.1 - Výdaje města Mohelnice na veřejné osvětlení

Ukazatel		ROK				
		2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na správu VO (tis. Kč)		1 600	1 600	1 900	1 900	1 900
Výdaje na údržbu VO za rok (tis. Kč)		1 020	1 020	1 020	711,48	428,04
Z toho:	Výdaje na údržbu VO za měsíc v (tis. Kč)	85,00	85,00	85,00	59,29	35,67
Investice do VO (tis. Kč)		1 280	1 641	990	1 238,52	1 821,96
Výdaje celkem (tis Kč)		3 900	4 261	3 910	3 850	4 150
Výdaje odboru SÚRI města Mohelnice (tis. Kč)		20 593	18 080	27 351	20 004	21 774
% z celkových výdajů		18,9	23,57	14,30	19,25	19,06
Výdaje na VO/obyv. (tis. Kč)		0,416	0,454	0,417	0,410	0,442
Výdaje na VO/ km^2 (tis. Kč)		84,40	92,21	84,61	83,32	89,81

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Mohelnici.

V tab. 4.1 jsou uvedeny výdaje města do oblasti VO. Informace jsou čerpané z výročních zpráv a následných konzultací. Město Mohelnice výdaje dělí do tří částí. Výdaje na správu, údržbu a v poslední řadě sem spadají také investice do této infrastruktury.

Z tab. 4.1 je patrné, že město Mohelnice vynakládalo na správu VO stejné výdaje v letech 2010 a 2011. Po následném zvýšení v roce 2012 na 1 900 tis. korun ročně došlo k ustálení výdajů v oblasti správy VO. Zároveň lze z tabulky vyčíst výdaje na údržbu osvětlení v jednotlivých letech. Tyto výdaje byly ve sledovaném období konstantní až do roku 2012. V roce 2013 se výdaje snížily a město vynaložilo na údržbu 711,48 tis. korun a v roce 2014 pouze 428,04 tis. korun, což bylo o 58 % méně než v letech 2010 až 2012. Dále tabulka zachycuje jednotlivé výdaje na investiční projekty v jednotlivých letech. Lze říci, že nejštědřejším rokem, kdy město uvolnilo nejvíce peněžních prostředků do obnovy a rozšiřování VO, byl rok 2014. V tomto roce investiční projekty dosahovaly 1 821,96 tis. korun. Tyto vysoké investice do VO jsou spjaté s budováním kanalizační sítě a následné obnovy komunikací. Město tak zároveň měnilo velké množství sloupů VO.

Hlavním ukazatelem je přepočet výdajů města na veřejné osvětlení k celkovým výdajům města do odboru SÚRI. Mezi další ukazatele se řadí výdaje vztažené na jednoho obyvatele, popřípadě na kilometr čtvereční města.

Z tab. 4.1 vyplývá, že v roce 2011 výdaje na VO tvořily bezmála 1/4 z celkových výdajů odboru SÚRI a byly oproti předešlému roku vyšší téměř o 4,67 %. Naopak v roce 2012 po přepočtení na procenta lze říct, že oblast veřejného osvětlení tvořila pouhých 14,30 %.

Dalším ukazatelem je přepočtení výdajů města na jednoho obyvatele. Získané údaje dokládají, že nejnižší výdaje na jednoho obyvatele byly v roce 2013, kdy tvořily 410 korun. V roce 2013 došlo k prudkému snížení výdajů na údržbu veřejného osvětlení, což velmi ovlivnilo celkové výdaje a také následný přepočet na jednoho obyvatele.

Posledním ukazatelem je výše výdajů na veřejné osvětlení na jeden kilometr čtvereční. Nejnížší byly výdaje opět v roce 2013. Naopak nejvyšší v roce 2011, kdy byly oproti roku 2013 mnohem vyšší investice, a tudíž i výdaje.

4.1.1 Srovnání celkových výdajů měst v oblasti veřejného osvětlení

V tab. 4.2 je přehled celkových výdajů v oblasti správy VO v letech 2010 až 2014. Lze říci, že město Mohelnice do této TI nekládá tolik peněžních prostředků jako město Uničov. Obě města mají téměř stejný počet svítidel, a přesto se v roce 2013 výdaje měst liší až o 815 tis. korun. Dále tabulka zachycuje, že výdaje Mohelnice se v letech 2010 a 2011 plynule zvyšují, mimo rok 2012 a 2013, kdy došlo k poklesu. Z toho vyplývá, že kromě zvyšovaných výdajů za elektrickou energii město také inovovalo své osvětlení. V letech 2012 a 2013 obnova infrastruktury stagnovala a město nekládalo mnoho prostředků do rozvoje nebo údržby VO. Od roku 2014 dochází opět k vyměňování pouličních lamp a v některých částech města i sloupů VO. Celková obměna však není vyšší jak v Uničově, kde město do VO vkládá více peněžní prostředky a kde je většina svítidel nahrazena novými, moderními a také úspornějšími. Město Mohelnice naopak ve svých přehledech uvádí, že nejvyšší počet svítidel je starší 21 let a tuto část tvoří až 650 lamp.

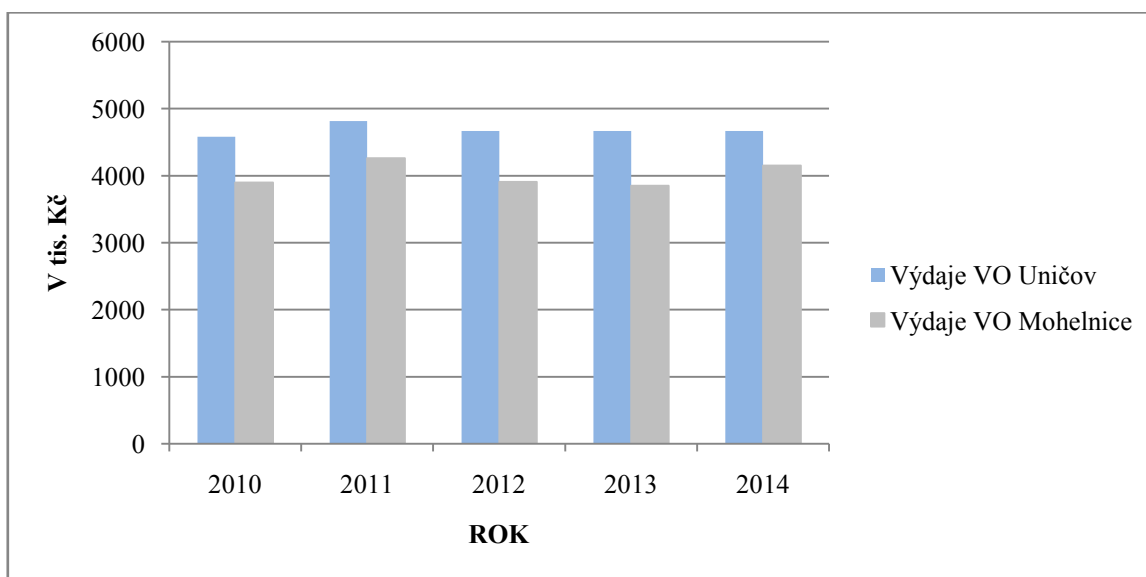
Z tab. 4.2 je patrný pokles rozdílu ve výdajích do VO. V roce 2014 tento rozdíl činil 515,83 tis. korun. Tento údaj dokazuje, že se město Mohelnice začíná zabývat chátrajícími sloupy veřejného osvětlení, dochází k jejich výměně a taktéž k výměně svítidel, proto se jeho výdaje v posledních letech zvýšily a v loňském roce nejvíce přiblížily městu Uničov.

Tab. 4.2 - Srovnání celkových výdajů obou měst (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje VO Uničov	4 581,35	4 815,82	4 665,83	4 665,83	4 665,83
Výdaje VO Mohelnice	3 900	4 261	3 910	3 850	4 150
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	681,35	554,82	755,83	815,83	515,83

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnice.

Obr. 4.1 - Vývoj výdajů obou měst



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnice.

Obr. 4.1 zobrazuje vývoj výdajů měst Uničov a Mohelnice na VO v letech 2010 až 2014.

Z obr. 4.1 je patrné, že výdaje města Mohelnice v celém sledovaném období nepřekročily výdaje města Uničov.

4.1.2 Srovnání výdajů měst v oblasti veřejného osvětlení pomocí vybraných ukazatelů

UKAZATEL č. 1: Procentuální vyjádření podílu výdajů na danou oblast a na celkových výdajích obce

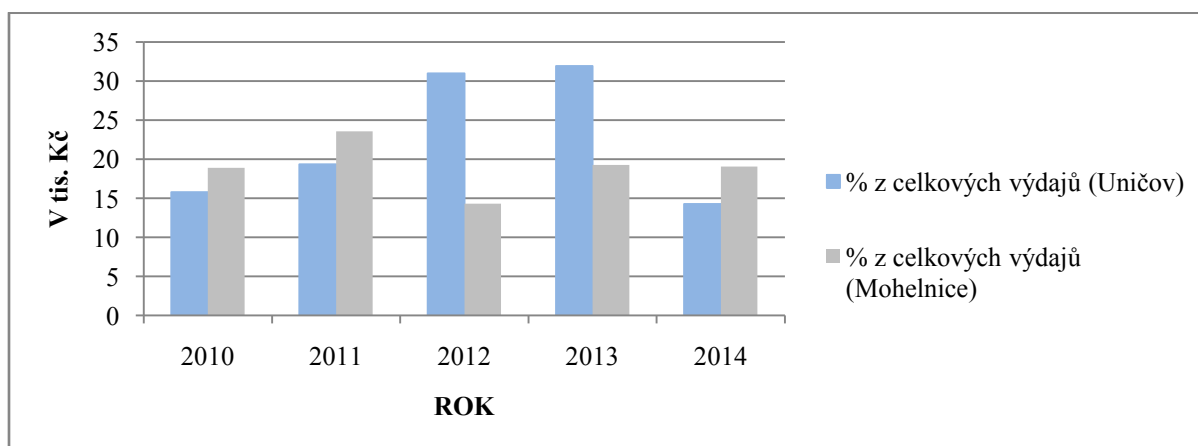
Tab. 4.3 - Srovnání výdajů - ukazatel č. 1

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
% z celkových výdajů odboru (Uničov)	15,78	19,35	30,97	31,93	14,25
% z celkových výdajů odboru (Mohelnice)	18,90	23,57	14,30	19,25	19,06
Rozdíl (Uničov – Litovel) v %	-3,12	-4,22	16,67	12,68	-4,81

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

V tab. 4.3 jsou uvedeny výdaje obou měst. Na základě tohoto ukazatele byly výdaje města na VO přepočteny vzhledem k celkovým výdajům odboru dopravy v městě Uničov a k odboru stavebního úřadu a investic v městě Mohelnice. Z tabulky lze vyčíst informace o změně výdajů v jednotlivých letech. Odbor stavebního úřadu a investic města Mohelnice ročně uvolňoval méně prostředků než odbor dopravy města Uničov. Rozdíl mezi jednotlivými městy byl nejnižší v roce 2010, kdy činil pouhých 3,12 % a kdy Mohelnice vkládala více prostředků do VO podle procentuálního přepočtu k celkovým výdajům odboru. Největší rozdíl mezi výdaji města zatím nastal v roce 2012, kdy odbor dopravy města Uničov do veřejného osvětlení vložil o 16,67% více než Mohelnice.

Obr. 4.2 – Výdaje na VO ve vztahu k výdajům odborů obou měst



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.2 znázorňuje podíl výdajů odboru dopravy města Uničov a odboru stavebního úřadu a investic města Mohelnice do oblasti VO ve vztahu k celkovým výdajům jednotlivých odborů.

V obr. 4.2 lze pozorovat vývoj výdajů v jednotlivých letech. Dále obrázek dokazuje, že výdaje měst se v čase mění a nejsou konstantní. To je zapříčiněno především změnou cen elektrické energie, popřípadě rozhodnutím měst o možných investicích do obnovy VO. Tyto a další aspekty výrazně ovlivňují výši výdajů v této oblasti.

UKAZATEL č. 2: Výdaje na 1 obyvatele

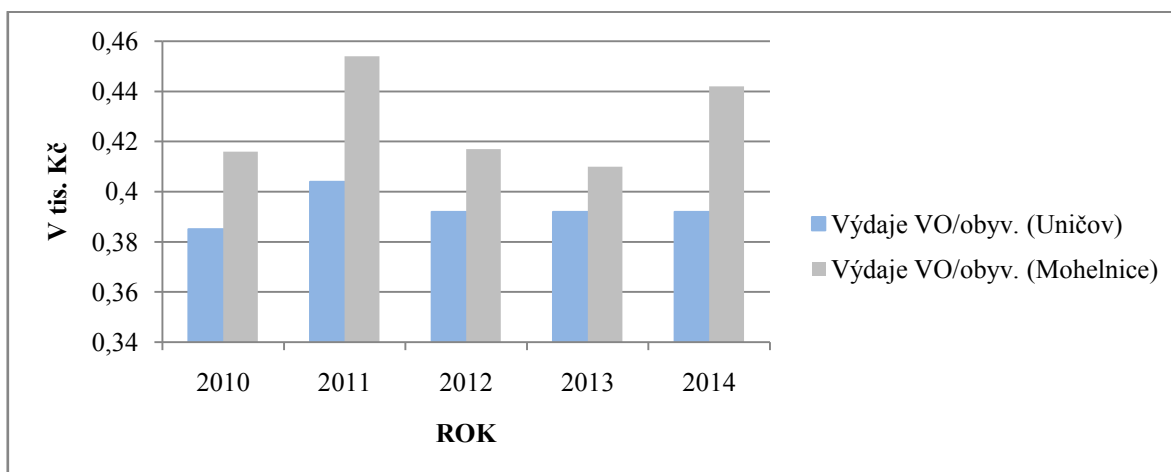
Tab 4.4 - Srovnání výdajů – ukazatel č. 2 (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na VO/obyv. Uničov	0,385	0,404	0,392	0,392	0,392
Výdaje na VO/obyv.Mohelnice	0,416	0,454	0,417	0,410	0,442
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	-0,031	-0,05	-0,025	-0,018	-0,05

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

V tab. 4.4 jsou pro srovnání uvedeny výdaje na VO obou měst, které jsou přepočteny na jednoho obyvatele. Jak lze vidět, v každém roce má město Mohelnice vyšší výdaje na VO v přepočtu na jednoho obyvatele. To může být způsobeno nižším počtem obyvatel ve městě Mohelnice. V každém případě tabulka dokládá plynulý růst výdajů přepočtených na jednoho obyvatele v letech 2010 až 2011. V roce 2012 a 2013 došlo k poklesu a v následujícím roce 2014 opět k růstu výdajů.

Obr. 4.3 - Výdaje na VO v přepočtu na obyvatele



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.3 znázorňuje vývoj výdajů v oblasti VO po přepočtení na jednoho obyvatele v obou městech. Tabulka dokládá neměnné hodnoty u města Uničov v letech 2012 až 2014 a naopak kolísavé hodnoty u města Mohelnice po celé sledované období.

UKAZATEL č. 3: Výdaje na 1 km² území

Tab. 4.5 - Srovnání výdajů – ukazatel č. 3 (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na VO/km ² Uničov	94,910	99,768	96,661	96,661	96,661
Výdaje na VO/km ² Mohelnice	84,40	92,21	84,61	83,32	89,81
Rozdíl (Uničov - Mohelnice)	10,51	7,56	12,05	13,34	6,85

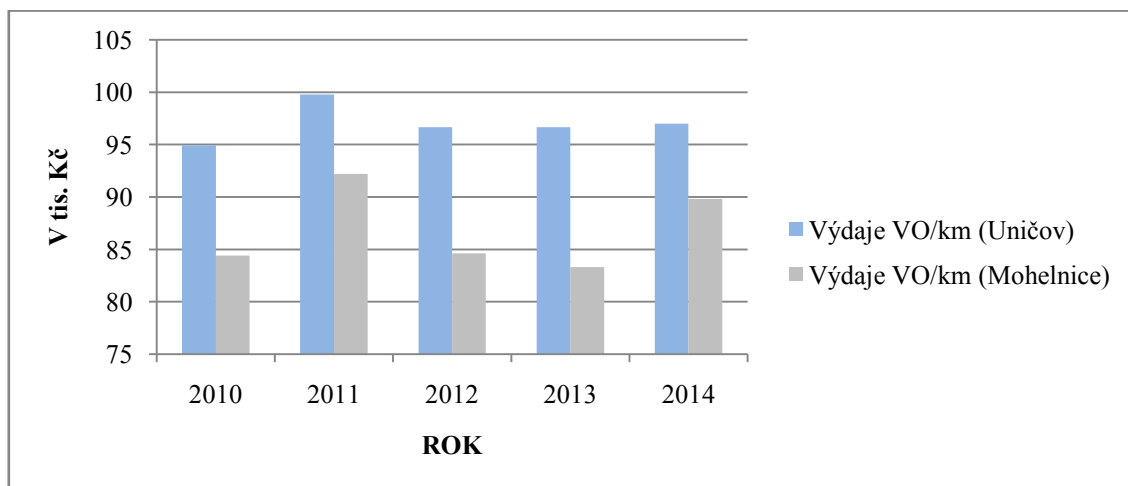
Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Ukazatel číslo 3 přepočítává výdaje měst na VO na jeden kilometr čtvereční ve městě. Z tab. 4.5 lze tedy vyčíst, kolik stojí osvětlení jednoho kilometru čtverečního v městech Uničov a Mohelnici.

Výdaje města Uničov přepočtené na kilometr čtvereční mají v posledních třech letech konstantní podobu. Naopak v Mohelnici dochází ve sledovaném období ke kolísání výdajů. Z tab. 4.5 je patrné, že výdaje se ve většině sledovaného období drží do 90 tis. korun. Avšak rok 2011 tuto hranici překročil o více jak 2 tis. korun na kilometr čtvereční. V následujících dvou letech se výdaje snižovaly a v roce 2014 došlo k opětovnému růstu. Tabulka dále

zachycuje nejvyšší rozdíl ve výdajích podle tohoto ukazatele, který nastal v roce 2013 a který činil 13,34 tis. korun. Což znamená, že město Uničov v tomto roce vynaložilo na osvětlení jednoho kilometru čtverečního o více jak 13 tis. korun více. V roce 2014 byl naopak rozdíl výdajů měst ze sledovaného období nejmenší, a to až o 51,35 % oproti roku předešlému.

Obr. 4.4 - Výdaje na VO v přepočtu na kilometr čtvereční



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.4 znázorňuje vývoj výdajů v oblasti VO v přepočtu na kilometr čtvereční. Z obrázku je patrné, že nejvyšší výdaje na osvětlení jednoho kilometru čtverečního má město Uničov. Hladina výdajů města Mohelnice je sice po celé období nižší, ale v roce 2014 je rozdíl nejmenší ze sledovaného období.

4.2 Výdaje města Mohelnice na dopravní obslužnost

Město Mohelnice podobně jako město Uničov každoročně uzavírá se společností ARRIVA MORAVA, a.s. smluvní dodatky, v nichž dopravce každoročně určuje potenciální ztráty při poskytování služeb obyvatelům města a tyto ztráty pak město kompenzuje ze svého rozpočtu. Mohelnice pro poskytování těchto služeb využívá oproti Uničovu pouze jednu společnost.

Tab. 4.6 - Výdaje města Mohelnice na dopravní obslužnost

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje celkem (tis Kč)	1 900	2 000	2 100	2 100	2 100
Výdaje odboru SÚRI města Mohelnice (tis. Kč)	20 593	18 080	27 351	20 004	21 774
% z celkových výdajů	9,23	11,06	7,68	10,50	9,64
Výdaje na DO/obyv. (tis Kč)	0,202	0,213	0,224	0,224	0,224
Výdaje na DO/ km^2 (tis Kč)	41,12	43,28	45,44	45,44	45,44

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Mohelnici.

V tab. 4.6 jsou uvedeny výdaje, které každoročně město vynakládá na kompenzování ztrát, které vznikají společnosti ARRIVA MORAVA, a.s. při poskytování DO.

Z ní je patrné, že se výdaje nijak zvlášť nemění a mají plynule rostoucí charakter. V roce 2012 došlo k jejich ustálení a od té doby se pohybují na úrovni 2 100 tis. Kč. Ustálení bylo zapříčiněno pevnou smlouvou o počtu spojení poskytovaných firmou ARRIVA.

Po přepočtení těchto výdajů ve vztahu k veškerým výdajům odboru SÚRI lze říct, že nejvyšší výdaje na DO město vynaložilo v roce 2011, kdy odbor stavebního úřadu a investic vynaložil celkově 18 080 tis. Kč do služeb, které poskytuje. Naopak nejmenší podíl měly výdaje na obslužnost na celkových výdajích v roce 2012, kdy se celkové výdaje odboru vyšplhaly na 27 351 tis. Kč. Oproti roku předešlému došlo k nárůstu o 51,3 % v celkových výdajích, což mělo za následek pokles podílu o 3,38 %.

Výdaje na DO po přepočtení na jednoho obyvatele činí v roce 2010 202 korun. Tato částka se zvýšila jak v roce 2011, tak v roce 2012. Od roku 2012 je částka konstantní, a to z důvodu neměnných výdajů na kompenzaci ztrát dopravce.

Přepočtení výdajů na km^2 se zvyšuje také pouze do roku 2012, kdy došlo k ustálení výdajů.

4.2.1 Srovnání celkových výdajů měst v oblasti dopravní obslužnosti

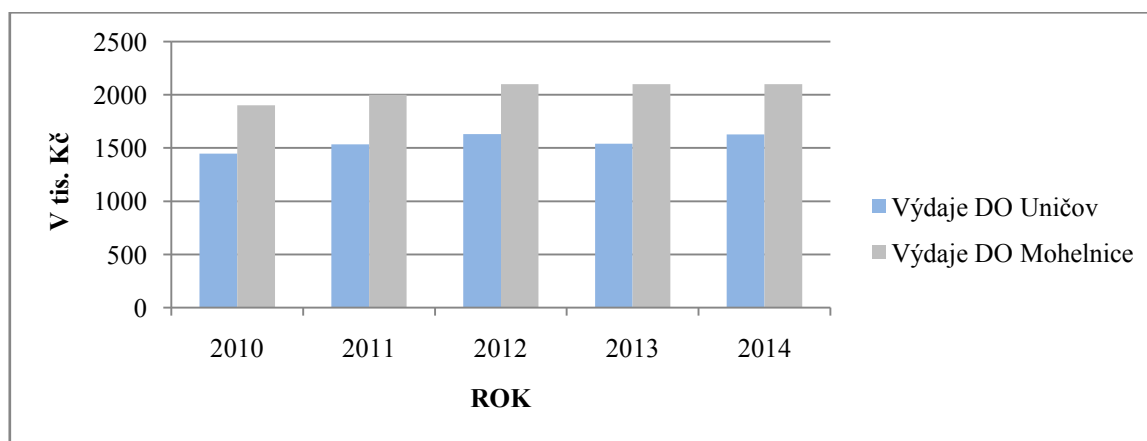
V tab. 4.7 Jsou uvedeny výdaje, které města ve sledovaném období vynaložila na poskytování DO. Z tabulky je zřejmé, že Mohelnice má výdaje na kompenzaci ztrát mnohem vyšší než město Uničov. Město Mohelnice pro poskytování služby využívá pouze jednoho dopravce, což může být důvodem takového rozdílu mezi městy, neboť nedochází ke konkurenci. Nejvyšší rozdíl mezi městy byl v roce 2013 a činil téměř 560 tis. Kč. Tato částka je poměrně vysoká, protože činí 36,3 % výdajů města Uničov ve stejném roce a za stejnou službu. Naopak nejnižší rozdíl byl v roce 2010, ale i přesto představoval poměrně vysokou částku, a to 454 tis. Kč.

Tab. 4.7 – Srovnání celkových výdajů obou měst (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje DO Uničov	1 446	1 534	1 630	1 540,6	1 628,6
Výdaje DO Mohelnice	1 900	2 000	2 100	2 100	2 100
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	-454	-466	-470	-559,4	-471,4

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.5 – Vývoj výdajů obou měst



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.5 zobrazuje vývoj výdajů měst na kompenzaci ztrát dopravců při poskytování DO v letech 2010 až 2014.

Z obr. 4.5 je zřejmé, že město Mohelnice má výdaje na kompenzaci o několik procent vyšší oproti městu Uničov.

4.2.2 Srovnání výdajů měst v oblasti dopravní obslužnosti pomocí vybraných ukazatelů

UKAZATEL č. 1: Procentuální vyjádření podílu výdajů na danou oblast a na celkových výdajích obce

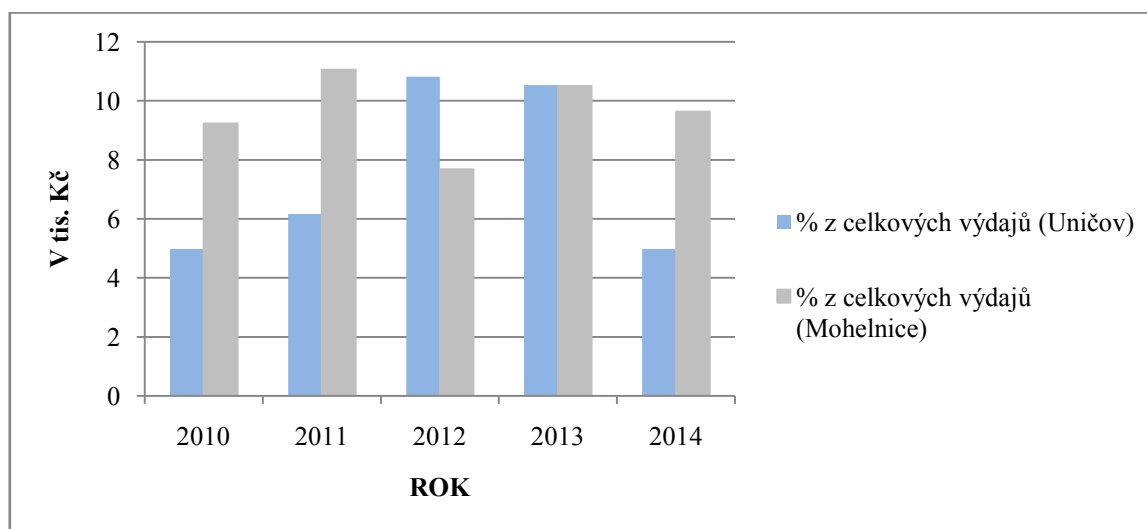
Tab. 4.8 – Srovnání výdajů – ukazatel č. 1

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
% z celkových výdajů odboru (Uničov)	4,98	6,16	10,82	10,54	4,98
% z celkových výdajů odboru (Mohelnice)	9,23	11,06	7,68	10,50	9,64
Rozdíl (Uničov – Mohelnice) v %	-4,25	-4,9	3,14	0,04	-4,66

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Tab. 4.8 zaznamenává výdaje srovnávaných měst. Údaje byly přepočteny na procenta vzhledem k celkovým výdajům příslušných odborů měst. V tabulce lze sledovat růst podílu výdajů na DO města Uničov až do roku 2013, kdy došlo k menšímu poklesu. V následujícím roce 2014 se tento podíl snížil o 52,77 % oproti předešlému roku. Naopak výdaje města Mohelnice podle tabulky byly kolísavého charakteru. V roce 2013 se výdaje příslušných odborů téměř vyrovnaly. Jejich rozdíl činil pouhých 0,04 %, což je podíl zanedbatelný.

Obr. 4.6 – Výdaje na DO ve vztahu k výdajům odborů obou měst (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.6 pouze graficky znázorňuje údaje, zaznamenané v tab. 4.8 pro lepší představu.

UKAZATEL č. 2: Výdaje na 1 obyvatele

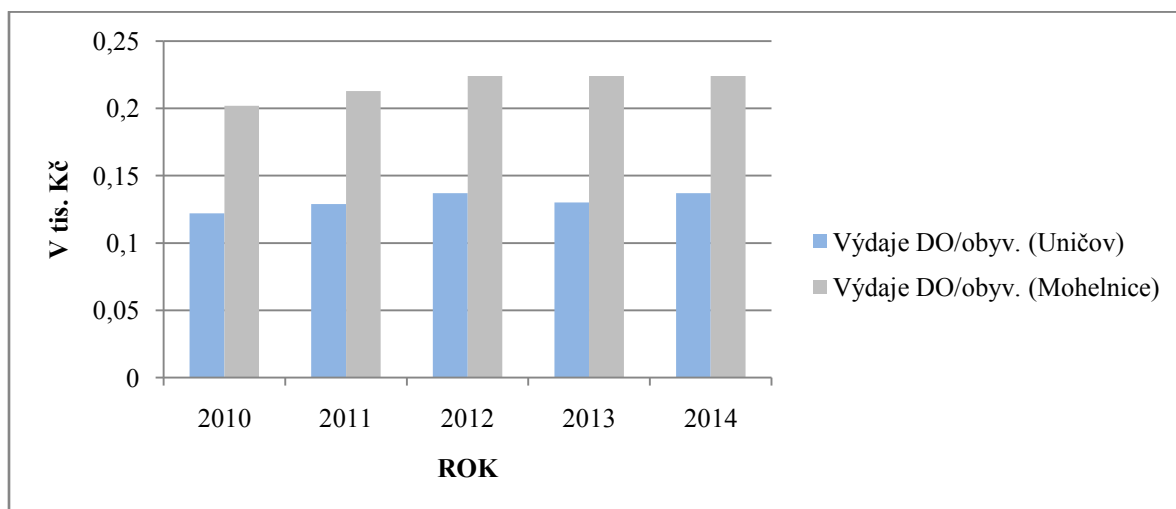
Tab. 4.9 – Srovnání výdajů – ukazatel č. 2 (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na DO/obyv. (Uničov)	0,122	0,129	0,137	0,130	0,137
Výdaje na DO/obyv. (Mohelnice)	0,202	0,213	0,224	0,224	0,224
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	-0,08	-0,084	-0,087	-0,094	0,087

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Tab. 4.9 zachycuje výdaje, které města vynaložila v jednotlivých letech sledovaného období na DO. Výdaje města byly přepočteny na jednoho obyvatele a v tabulce srovnány. Lze tedy říci, že město Uničov vydává každoročně jinou částku na kompenzaci ztrát dopravců. Hlavním důvodem je každoroční předkládání požadavků na kompenzaci ze strany dopravců. Město má tak možnost výdaje měnit podle potřeby každý rok. Naopak výdaje města Mohelnice měly rostoucí charakter, avšak od roku 2012 došlo k jejich ustálení. Město Mohelnice začalo vyplácet každý rok stejné výdaje, a to ve výši 2 100 tis. korun, které by měly dostatečně kompenzovat vzniklé ztráty. Pro srovnání jsou v tabulce uvedeny rozdíly mezi výdaji obou měst. Nejnižší rozdíl byl v roce 2010, kdy město Mohelnice vynaložilo o 80 korun na jednoho obyvatele více. Největší rozdíl byl naopak v roce 2013 a činil 94 korun. V každém případě jsou obě tyto částky velmi nízké.

Obr. 4.7 – Výdaje na DO v přepočtu na obyvatele



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

UKAZATEL č. 3: Výdaje na 1 km² území

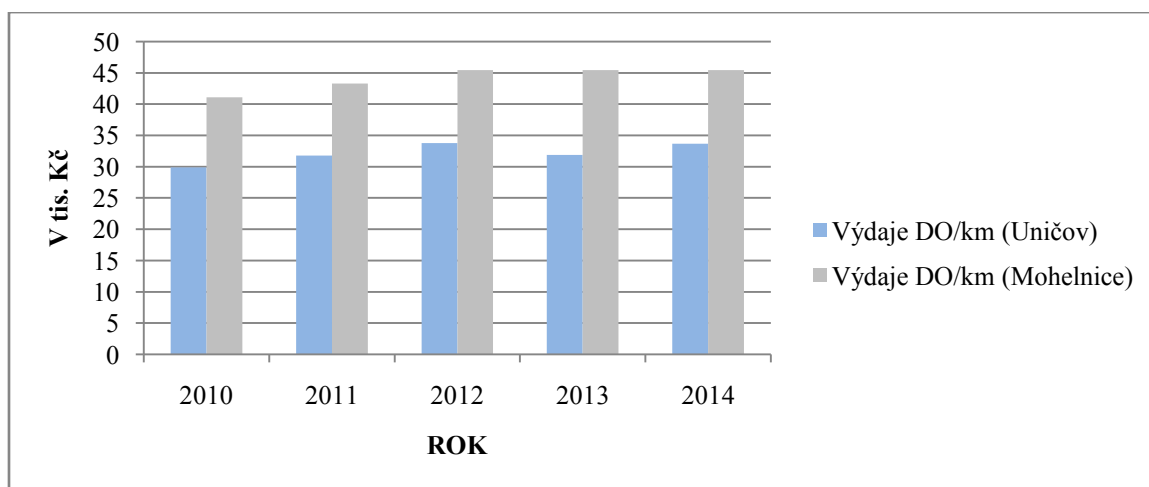
Tab. 4.10 – Srovnání výdajů – ukazatel č. 3 (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na DO/ km ² (Uničov)	29,9	31,8	33,8	31,9	33,7
Výdaje na DO/ km ² (Mohelnice)	41,12	43,28	45,44	45,44	45,44
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	-11,22	-11,48	-11,64	-13,54	-11,74

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Tab. 4.10 zobrazuje výdaje přepočtené na kilometr čtvereční území obou měst. Je patrné, že město Mohelnice má výdaje na 1 km² mnohem vyšší než město Uničov. V roce 2013 tento rozdíl činil téměř 30 %. Tyto rozdíly jsou zapříčiněny vyššími výdaji města Mohelnice do oblasti DO. Zároveň se město Mohelnice rozkládá na menším území, i když tento rozdíl činí pouhé 2 km².

Obr. 4.8 – Výdaje na DO v přepočtu na kilometr čtvereční



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.8 zachycuje graficky výdaje na zajištění DO na 1 km². Z obrázku je zřejmé, že výdaje města Mohelnice jsou v přepočtu na jednoho obyvatele mnohem vyšší než výdaje města Uničov.

4.3 Výdaje města Mohelnice na správu místních komunikací

Město Mohelnice provádí celou správu MK prostřednictvím odboru SÚRI. Město tedy nevyužívá žádný z modelů řízení technické infrastruktury, které byly zmíněny v 2. kapitole. Příslušný odbor tak plně přebírá zodpovědnost za stav této oblasti.

Mohelnice stejně jako Uničov do správy MK zahrnuje ruční, strojní čištění, opravy chodníků, děr. Dále také čištění košů, silničních vpustí a výstavbu nových parkovacích míst.

Větší projekty, jako nové asfaltové povrchy silnic nebo výstavby nových MK, město přenechává firmě, která zvítězí ve výběrovém řízení.

Tab. 4.11 – Výdaje města Mohelnice na správu místních komunikací

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na správu MK (tis. Kč)	4 321	5 770	8 420	5 310	6 282
Výdaje odboru SÚRI města Mohelnice (tis. Kč)	20 593	18 080	27 351	20 004	21 774
% z celkových výdajů odboru	20,98	31,91	30,78	26,54	28,85
Výdaje na MK/obyv. (tis. Kč)	0,460	0,615	0,897	0,566	0,669
Výdaje na MK/ km^2 (tis. Kč)	93,51	124,86	182,21	114,91	135,94

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Mohelnici.

Tab. 4.11 zachycuje výdaje, které město Mohelnice vynaložilo ve sledovaném období do správy MK. Mimo to také celkové výdaje odboru SÚRI, procentuální vyjádření podílu výdajů do správy místních komunikací a celkových výdajů odboru, dále přepočet na jednoho obyvatele a na 1 km^2 .

Z tab. 4.11 je patrný růst výdajů v letech 2010 až 2012. V roce 2013 došlo k poklesu o 4,24 % oproti roku předešlému, ale v roce 2014 výdaje opět vzrostly a dosáhly částky 6 282 tis. korun.

Procentuální vyjádření podílu výdajů do oblasti správy MK ve vztahu k celkovým výdajům odboru ukazuje kolísavé hodnoty. Na základě dat uvedených v tabulce lze říct, že nejvyšší podíl, vzhledem k celkovým výdajům odboru SÚRI, měla oblast správy MK v roce 2011.

Tento podíl činil bezmála 32 %. Naopak nejnižší podíl nastal v roce 2010. Rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším podílem je 10,98 %. Takže během jednoho roku došlo ke zvýšení podílu téměř o 11 %.

Dalším ukazatelem je přepočet výdajů v dané oblasti na jednoho obyvatele. V tomto případě tabulka dokládá, že výdaje na jednoho obyvatele rostly do roku 2012. Následující rok poklesly a v roce 2014 opět vzrostly. V roce 2010 výdaje na jednoho obyvatele v oblasti správy místních komunikací činily 460 korun, což je nejnižší částka ze sledovaného období. Naopak nejvyšší představuje rok 2012. V tomto roce město vynaložilo výdaje v takové výši, že po přepočtení činil podíl jednoho obyvatele na těchto výdajích téměř 900 korun. To znamená, že se tento podíl za tři roky zvýšil o 48,72 %.

Třetím ukazatelem je přepočet na 1 km^2 . Tabulka opět zobrazuje růst výdajů na jeden kilometr čtvereční až do roku 2012. Následuje pokles a v roce 2014 opět růst. Podle dat uvedených v tabulce lze říct, že v roce 2014 stála správa 1 km^2 místních komunikací v městě Mohelnice 135 940 korun. Výdaje se ve sledovaném období měnily, ale oproti roku 2010 došlo k nárůstu o 42 430 korun.

4.3.1 Srovnání celkových výdajů měst v oblasti správy místních komunikací

Tab. 4.12 zobrazuje přehled výdajů srovnávaných měst ve sledovaném období v oblasti správy MK.

Jednoznačně se dá říci, že město Uničov mělo v letech 2010 – 2014 výdaje vyšší než město Mohelnice. Bohužel příslušný orgán města Mohelnice nevytvářel přehledy jednotlivých činností, a tak je nelze srovnat. Čili nelze říci, zda město Uničov má vyšší náklady na ruční čištění, strojní nebo nějaký jiný úkon.

Z tab. 4.12 je patrné, že nejvyšší rozdíl mezi výdaji obou měst nastal v roce 2013. Tento rozdíl tehdy činil 3 914 tis. korun. U měst se stejnou velikostí, co se týče délky místních komunikací, je tento rozdíl poměrně vysoký. Každopádně příčin mohlo být hned několik. V daném roce nemusela město Mohelnici zasáhnout zima v takové míře jako město Uničov. Popřípadě silnice v městě Mohelnice mohly nápor silniční dopravy snést mnohem snáze než ve městě Uničov, čímž se snížily náklady na opravy. Existuje mnoho aspektů, které výdaje měst ovlivňují, a to nejen v této oblasti.

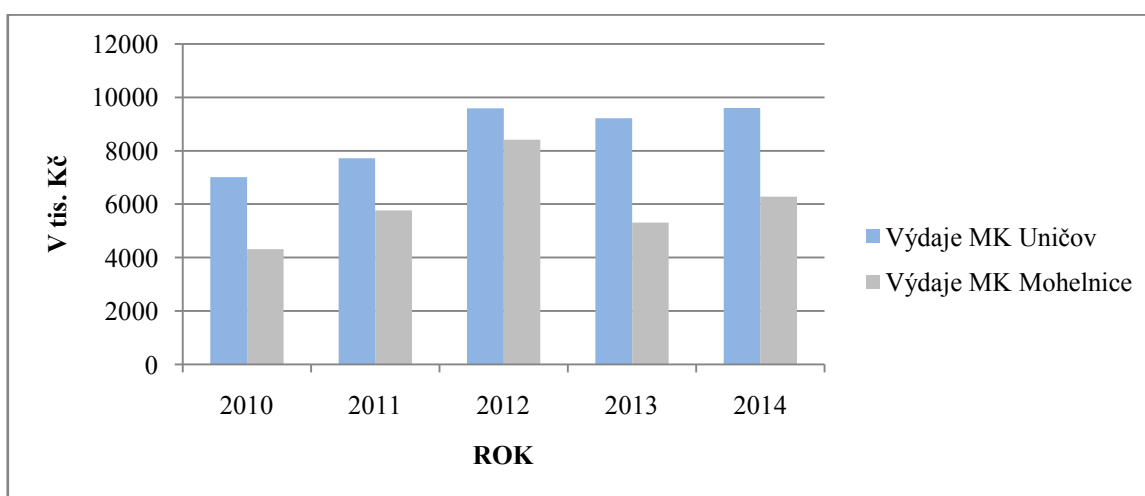
Tab. 4.12 – Srovnání celkových výdajů obou měst (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje MK Uničov	7 008,7	7 719,3	9 586,5	9 224,2	9 604,1
Výdaje MK Mohelnice	4 321	5 770	8 420	5 310	6 282
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	2 687,7	1 949,3	1 166,5	3 914,2	3 322,1

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Pro lepší představu následující obr. 4.9 zobrazuje graficky výdaje obou měst.

Obr. 4.9 – Vývoj výdajů obou měst



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

4.3.2 Srovnání výdajů měst v oblasti místních komunikací pomocí vybraných ukazatelů

UKAZATEL č. 1: Procentuální vyjádření podílu výdajů na danou oblast a na celkových výdajích obce

Tab. 4.13 – Srovnání výdajů – ukazatel č. 1

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
% z celkových výdajů odboru (Uničov)	24,14	31,02	63,62	63,12	29,34
% z celkových výdajů odboru (Mohelnice)	20,98	31,91	30,78	26,54	28,85
Rozdíl (Uničov – Mohelnice) v %	3,16	-0,89	32,84	36,58	0,49

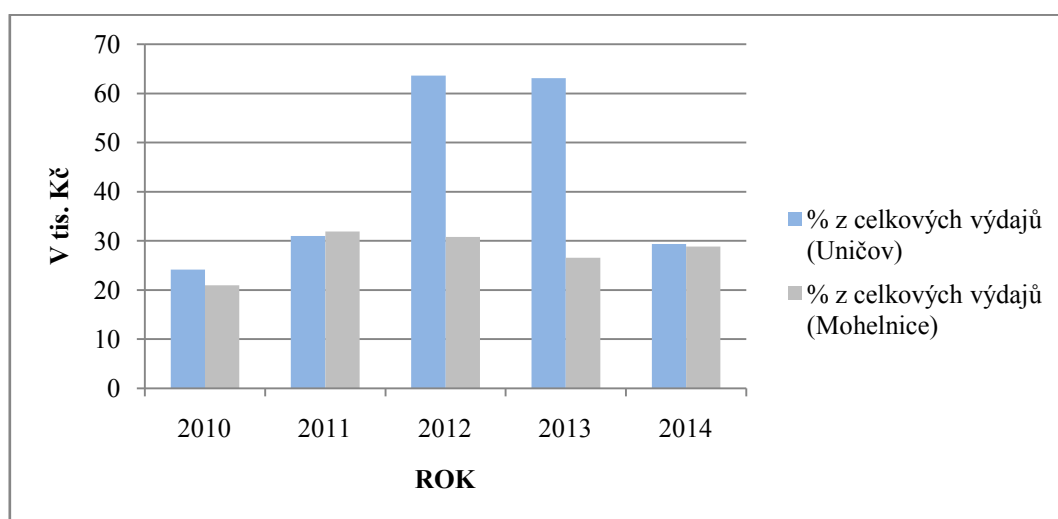
Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Tab. 4.13 zobrazuje výdaje obou měst přepočtené na procenta vzhledem k celkovým výdajům příslušných odborů. Výdaje na správu MK vzhledem k celkovým výdajům odboru SÚRI města Mohelnice byly ve většině ze sledovaných let nižší, kromě roku 2011. V tomto roce byl podíl na správu MK vyšší ve městě Mohelnice, avšak rozdíl mezi podíly obou měst v tomto roce činil pouhých 0,89 %.

Na základě tab. 4.13 lze tedy říct, že ve městě Uničov se výdaje na správu místních MK podílejí na celkových výdajích příslušného odboru více, a to až o 36,58 %, jak je tomu v roce 2013. Z toho vyplývá, že město Uničov do správy komunikací uvolňuje vyšší objem peněžních prostředků.

Z obr. 4.10 lze vyčíst, že podíly obou měst se neliší zase v takové míře jako v letech 2012 a 2013. V tomto období totiž Uničov uvolnil do odboru dopravy značně méně prostředků než v letech ostatních, proto tento nárůst.

Obr. 4.10 – Výdaje na MK ve vztahu k výdajům odborů obou měst



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

UKAZATEL č. 2: Výdaje na jednoho obyvatele

Tab. 4.14 – Srovnání výdajů – ukazatel č. 2 (v tis. Kč)

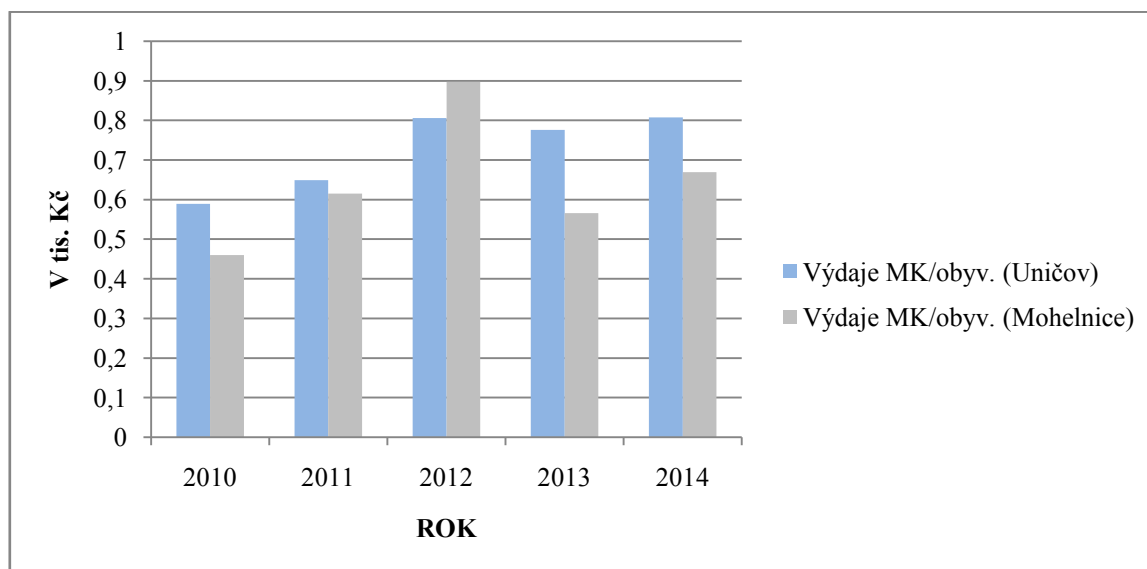
Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na MK/obyv. (Uničov)	0,589	0,649	0,806	0,776	0,808
Výdaje na MK/obyv. (Mohelnice)	0,460	0,615	0,897	0,566	0,669
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	0,129	0,034	-0,091	0,21	0,139

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

V tab. 4.14 jsou uvedeny výdaje měst, které jsou přepočteny na jednoho obyvatele. Lze tedy říct, že uvedené částky jsou částky, které připadají na jednoho obyvatele z výdajů města na správu MK. Město Uničov vynakládá v přepočtu na jednoho obyvatele více ve všech letech kromě roku 2012. Město Mohelnice v tomto roce vynaložilo o 91 korun více v přepočtu na jednoho obyvatele než město Uničov. Tato suma je však zanedbatelná.

Obr. 4.11 graficky znázorňuje výdaje měst přepočtených na jednoho obyvatele.

Obr. 4.11 – Výdaje na správu MK v přepočtu na obyvatele



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

UKAZATEL č. 3: Výdaje na 1 km^2 území

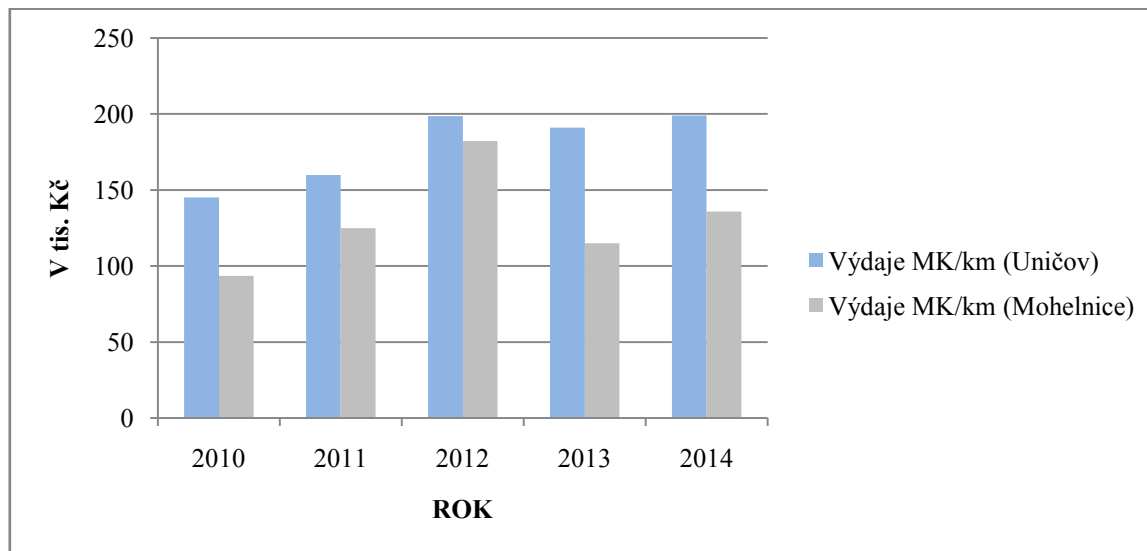
Tab. 4.15 – Srovnání výdajů – ukazatel č. 3 (v tis. Kč)

Ukazatel	ROK				
	2010	2011	2012	2013	2014
Výdaje na MK/ km^2 Uničov	145,20	159,92	198,60	191,10	198,97
Výdaje na MK/ km^2 Mohelnice	93,51	124,86	182,21	114,91	135,94
Rozdíl (Uničov – Mohelnice)	51,69	35,06	16,39	76,19	63,03

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

V tab. 4.15 jsou uvedeny výdaje, které jsou na základě ukazatele č. 3 přepočteny na 1 km^2 . Z tabulky je patrné, že největší výdaje po celé sledované období na správu MK v přepočtu na 1 km^2 má město Uničov. Rozdíly mezi výdaji v jednotlivých letech jsou kolísavé. Nejmenší byl v roce 2012. V tomto roce se v této oblasti město Mohelnice nejvíce přiblížilo městu Uničov. Rozdíl výdajů na správu 1 km^2 MK v tomto roce činil 35 tis. korun. Naopak nejvyšší rozdíl byl v roce 2013, kdy město Uničov na správu 1 km^2 MK vynaložilo o 76 tis. korun více.

Obr. 4.12 – Výdaje na správu MK v přepočtu na kilometr čtvereční



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých dat Městským úřadem v Uničově a Mohelnici.

Obr. 4.12 graficky znázorňuje výdaje měst na správu MK v přepočtu na 1 km^2 .

4.4 Návrhy a doporučení

V této podkapitole budou zmíněny možné návrhy, jejichž uskutečněním by mohlo dojít k hospodárnějšímu využívání peněžních prostředků v rámci TI a v jejích vybraných oblastech. Mohlo by dojít ke snížení výdajů ve zkoumaných oblastech, čímž by došlo k ušetření peněžních prostředků, které by města mohla využít na další rozvoj či podporu jiných oblastí.

Město Uničov patří k jednomu z nejdůležitějších měst Olomouckého kraje, protože je označováno za takzvanou bránu Jeseníku. Protínají se tu cesty z Prahy, Brna a vlastně celé jižní Moravy a Čech. Lidé, kteří se chtějí dostat do Jeseníků, musí projet Uničovem. Proto je velmi důležité, aby vedení města apelovalo na dobrý stav infrastruktury ve městě, a projíždějícím tak zajistili pohodlnou cestu.

Na základě získaných údajů, které byly srovnány s městem Mohelnice, lze konstatovat, že odbor dopravy a silničního hospodaření města Uničov hospodaří efektivně s prostředky, které mu město vyčleňuje ze svého rozpočtu pro správu oblastí, jež do něj spadají.

Uničov má sice v některých oblastech výdaje vyšší než Mohelnice, ale po přepočtení na jednotlivé ukazatele jsou výdaje nižší. Jedná se především o oblast veřejného osvětlení a dopravní obslužnosti.

Následující podkapitoly neobsahují návrhy a doporučení městu Uničov, ale právě městu Mohelnice, u něhož by mohlo dojít k jistým změnám a následně ke snížení výdajů odboru.

4.4.1 Oblast veřejného osvětlení

V rámci této práce došlo ke zkoumání VO ve městě Uničov. Na základě získaných údajů dále proběhlo srovnání s městem Mohelnice.

Veřejné osvětlení ve městě Uničov je v současné době na velmi dobré úrovni. Město v posledních letech vyměnilo desítky starých svítidel a taktéž pouličních sloupů. Snaží se zároveň, aby nově instalovaná svítidla byla nejen šetrná k životnímu prostředí, ale i zároveň úsporná. Uničov každoročně do veřejného osvětlení vkládá nemalou část peněžních prostředků ze svého rozpočtu. Město dodržuje jisté normy, které stanovují počet svítidel na kilometr, a tedy i vzdálenost mezi jednotlivými lampami.

O správu VO se stará firma ELTODO, a tak vedení města pouze dohlíží na dodržování smluvních podmínek. Z celkového pohledu je nájemní metoda řízení infrastruktury pro město velmi přínosná, alespoň v posledních letech byla. Město totiž každoročně obměňovalo mnoho svítidel včetně sloupů a v tomto případě se o nic nemuselo starat. Veškeré stavební práce si firma zařídila sama a městu následně přišlo vyúčtování. Zároveň tímto firma přebrala zodpovědnost za funkčnost svítidel a kvalitu provedené práce.

Město Mohelnice, které na svém území má zhruba stejný počet světel, využívá pro správu svého VO firmu pana Milana Bílka. Ta má za úkol, stejně jako firma ELTODO, dohlížet na funkčnost svítidel ve městě, jejich údržbu i výměnu. Na větší akce, jako je plošná výměna pouličních sloupů, město vypisuje výběrové řízení.

Výdaje města Mohelnice sice ve sledovaném období byly nižší, ale tento rozdíl nebyl způsobem špatným hospodařením města Uničov. Naopak z hlediska výdajové stránky je město Uničov hospodárnější v této oblasti, protože během sledovaného období docházelo k rozsáhlé revitalizaci, čímž se zvýšily výdaje města. Po přepočtení výdajů na jednoho obyvatele města bylo zjištěno, že město Uničov vynaloží v této oblasti na jednoho obyvatele po celé sledované období nižší náklady než město Mohelnice.

Město Mohelnice by mělo zvážit možnost nového výběru dodavatele pro správu svého VO. Možná by větší firma, která spravuje osvětlení ve stovkách obcí celé republiky, nabídla městu levnější správu než firma současná. Tím by město ušetřilo nemalé prostředky, které by mohlo investovat do revitalizace.

4.4.2 Oblast dopravní obsluhy

V této oblasti bylo provedeno srovnání mezi výdaji města Uničov a Mohelnice na dopravní obslužnost. Ze zkoumaných údajů je patrné, že město Mohelnice vynaloží na poskytování DO větší výdaje než město Uničov.

Město Uničov pro poskytování této služby využívá kombinaci dvou dopravců, čímž tyto dvě firmy dostává do konkurenční pozice, a tak se obě snaží držet své náklady na provoz nízko.

Naopak město Mohelnice využívá pouze jednoho dopravce, který si tak může do jisté míry nadsadit ceny svých služeb, a tak město v konečné fázi kompenzuje jeho ztráty ve vyšší míře, než by muselo.

Pro město Mohelnici by určitě bylo výhodnější využívat více dopravních společností, tak jak to činí město Uničov. Firmy by si tak vzájemně konkurovaly v cenách jízdného, které by mohly být nakonec nižší než v současnosti. Ušetřené peněžní prostředky by město mohlo využít například na obnovu autobusových zastávek.

4.4.3 Oblast místních komunikací

Délka místních komunikací v obou městech je téměř totožná. Podle statistik, které poskytly městské úřady, vynakládá město Uničov vyšší výdaje než Mohelnice.

Výdaje odboru na správu místních komunikací jsou výrazně ovlivněny několika faktory. Jelikož se jedná o města, která jsou od sebe vzdálená a která se nacházejí v jiných geografických územích, nelze přesně říci, které z měst hospodaří efektivněji.

Na rozdíl od oblastí, jako je VO nebo DO, je tato oblast velmi ovlivněna přírodními podmínkami, ročním obdobím a především počasím.

Do správy MK spadá z velké části čištění komunikací, kanalizačních vpustí a další. Tyto činnosti jsou značně ovlivňovány především počasím v daných regionech. Zároveň jde o přístup města k MK. Pokud město osází silnice a chodníky zelení, bude muset zvýšit výdaje. Především pak v podzimních měsících. Značný podíl na výdajích má již výše zmíněné počasí. Pokud v městě přes zimu spadne méně srážek, sníží se tak jeho výdaje na údržbu komunikací. Dalším příkladem je využití komunikací. Pokud město spravuje většinu komunikací, které lidé využívají intenzivně, dá se říci, že příslušný odbor bude muset zvýšit výdaje na opravu škod, které vznikají opotřebením.

Podobných činností je více, a tak nelze jednoznačně říct, zda město Mohelnice s nižšími výdaji v této oblasti je hospodárnější než město Uničov

Vzhledem ke kvalitě a objemu poskytovaných služeb v obou městech lze konstatovat, že města hospodaří efektivně.

5 Závěr

Bakalářská práce se věnovala hospodaření obce ve vybraných oblastech technické infrastruktury. Město Uničov bylo zvoleno pro svou polohu a důležitost v Olomouckém kraji, jelikož je takzvanou bránou Jeseníků, a tak její infrastrukturu denně využívají všichni, kteří byt' jen projíždějí do horských oblastí.

Pro následnou komparaci byla zvolena druhá obec. Jedná se o město Mohelnice, které leží nedaleko města Uničov a z geografického hlediska se dá taktéž považovat za jakýsi průjezd do Moravskoslezského kraje. Obě města jsou důležitá pro Olomoucký kraj nejen po stránce průmyslové a ekonomické, ale i sociální a administrativní.

Práce se skládá ze dvou částí – teoretické a praktické. Teoretická část, čili druhá a část třetí kapitoly, se zabývá především charakteristikou pojmů, jejich podrobnějším členěním, seznámením s obcí, její historií a taktéž s vybranými oblastmi. I pro nepatrnou rozdílnost měst v rozloze a počtu obyvatel byly zvoleny ukazatele, které lépe přibližují hospodaření obou měst. Jedná se o procentuální vyjádření výdajů na vybrané oblasti ve vztahu k celkovým výdajům příslušných odborů. Dále přepočet výdajů na jednoho obyvatele a 1 km^2 rozlohy obce.

Praktická část bakalářské práce se věnovala analýze výdajové stránky odborů městských úřadů, které v jednotlivých městech spravují zkoumané oblasti. Každá tato oblast byla rozebrána z hlediska celkových výdajů na danou část infrastruktury a dále pomocí ukazatelů přepočtena. Každá tato část má svoje specifika, a tak byly pro zajímavost uvedeny i některé dílčí údaje. V oblasti veřejného osvětlení se jedná například o počty pouličních lamp nebo výše měsíčního nájemného, které město platí spravující firmě. U dopravní obslužnosti u města Uničov jsou jako dílčí údaje uvedeny ztráty obou dopravců zvlášť, a tak je možné rozšířit si obzor v oblasti cen těchto společností. A v poslední části jsou jako dílčí údaje uvedeny některé výdaje na jednotlivé úkony, které do správy místních komunikací patří.

Cílem této práce bylo zhodnocení hospodaření města v oblasti technické infrastruktury ve sledovaném období. Na základě zhodnocení navrhnout případná řešení, která by dále vedla ke zkvalitnění služeb či snížení výdajů na jejich poskytování. Cíl se splnit podařilo díky navrhnutým doporučením, které by po jejich realizaci mohly snížit výdaje města a následně zvýšit nabídku a kvalitu služeb. Město Uničov je hospodárné a výdaje odpovídají kvalitě a zároveň kvantitě poskytovaných služeb.

Seznam použité literatury

Knižní publikace

BUREŠOVÁ, Jana a kolektiv. *Uničov – historie moravského města*. 1. vyd. Uničov: město Uničov, 2013. 691 s. ISBN: 978-80-260-4400-0.

FISCHER, Petr. *Veřejné osvětlení*. Praha: Sociologické nakladatelství, 2008. 198 s. ISBN: 978-80-86429-91-5

HASON, Zdeněk. *Veřejné osvětlení: Modernizace jako cesta k úsporám nákladů*. 2. vyd. Brno: Soliton, 2005. 58 s. ISBN: 80-239-5705-8.

MEDEK, František. *Technická infrastruktura měst a sídel*. 3. vyd. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2005. 178 s. ISBN: 80-01-03303-1.

PEKOVÁ, Jitka. *Hospodaření a financování územní samosprávy*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2004. 375 s. ISBN: 80-7261-086-4.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 588 s. ISBN: 978-80-7357-614-1.

REKTOŘÍK Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ a kolektiv. *Ekonomika řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: nakladatelství Ekopress, s.r.o., 2012. 209 s. ISBN: 978-80-86929-79-8.

REKTOŘÍK, Jaroslav a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s.r.o., 2007. 309 s. ISBN: 978-80-86929-29-3.

Legislativa

Vyhláška č. 99 ze dne 5. července 1989 o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1989, částka 25, s. 881-923. Dostupné také z:

http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=99/1989&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-64. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1449-003.

Zákon č. 12 ze dne 24. ledna 1997 o bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 42-46. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=12/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1449-003

Zákon č. 128 ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 38, s. 1737-1765. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=128/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1449-038.

Zákon č. 250 ze dne 7. července 2000 o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3557-3567. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1449-073.

Zákon č. 320 ze dne 9. srpna 2001 o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 122, s. 7264-7276. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=320/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1449-122.

Zákon č. 420 ze dne 10. června 2004 o přezkoumání hospodaření územních samosprávných celků a dobrovolných svazků obcí. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 138, s. 8078-8086.

Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=420/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1449-138.

Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1211-1244.

Elektronické zdroje

Český statistický úřad. *Geografická mapa Olomouckého kraje*. [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: [http://csugeo.i-server.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/13002E23B1/\\$File/13-710108m001.gif](http://csugeo.i-server.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/13002E23B1/$File/13-710108m001.gif)

Ústav územního rozvoje. *Mikroregion Uničovsko*. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=3661>

Internetové stránky města Uničov. *Závěrečný účet – 2010, 2011, 2012, 2013, 2014*. [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://unicov.cz/vismo/fulltext.asp?hledani=1&id_org=17450&submit.x=23&submit.y=7&query=z%C3%A1v%C4%9Bre%C4%8Dn%C3%BD+%C3%BA%C4%8Det&submit.x=15&submit.y=15

Internetové stránky města Mohelnice. *Závěrečný účet – 2010, 2011, 2012, 2013, 2014*. [online]. [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.mu-mohelnice.cz/rozpocty-a-zaverecne-ucty-mesta/ms-75270/query=z%C3%A1v%C4%9Bre%C4%8Dn%C3%A9+%C3%BA%C4%8Dty>

Internetové stránky firmy Technické služby Uničov. *Ceník mechanismů*. [online]. [cit. 2015-03-28]. Dostupné z: <http://www.tsunicov.cz/mistni-komunikace-cenik-mechanismu/>

ČSN CEN/TR 13201-1. *Osvětlení pozemních komunikací* – Část 1: Výběr tříd osvětlení. [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.technicke-normy-csn.cz/technicke-normy/elektrotechnika-36/vnitрни-a-venkovni-osvetleni-3604>

ČSN EN 13201-2. *Osvětlení pozemních komunikací* – Část 2: Požadavky. [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.technicke-normy-csn.cz/technicke-normy/elektrotechnika-36/vnitрни-a-venkovni-osvetleni-3604>

ČSN EN 13201-3. *Osvětlení pozemních komunikací* – Část 3: Výpočet. [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.technicke-normy-csn.cz/technicke-normy/elektrotechnika-36/vnitрни-a-venkovni-osvetleni-3604>

ČSN EN 13201-4. *Osvětlení pozemních komunikací* – Část 4: Metody měření. [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.technicke-normy-csn.cz/technicke-normy/elektrotechnika-36/vnitрни-a-venkovni-osvetleni-3604>

Jiné

Městský úřad Uničov. *Interní materiály*.

Městský úřad Mohelnice. *Interní materiály*.

Seznam zkratk

ČSN	Česká soustava norem
DaSH	Odbor dopravy a silničního hospodářství
DO	Dopravní obslužnost
KI	Kritická infrastruktura
MK	Místní komunikace
MV ČR	Ministerstvo vnitra České republiky
OSS	Organizační složka státu
PO	Příspěvková organizace
PPP	Public private partnership
SúRI	Odbor stavebního úřadu, rozvoje a investic
TI	Technická infrastruktura
TS	Technické služby
VO	Veřejné osvětlení

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mě požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).


V Ostravě dne 7. května 2015



.....
Marcel Konečný


Seznam příloh

- Příloha č. 1 Dodatek ke Smlouvě o závazku vzniku veřejné služby pro rok 2013. Dopravní obslužnost poskytovaná společností Veolia Transport Morava a.s.
- Příloha č. 2 Dodatek ke Smlouvě o závazku vzniku veřejné služby pro rok 2013. Dopravní obslužnost poskytovaná společností Vojtila Trans s.r.o.

Příloha č. 1 Dodatek ke Smlouvě o závazku vzniku veřejné služby pro rok 2013. Dopravní obslužnost poskytovaná společností Veolia Transport Morava a.s.


MUUVP005AX0K





Městský úřad Uničov	Číslo:
Došlo: 30 - 11 - 2012	Zpracov:
Čj:	Ukl. znak:
PHL:	

Starostům měst a obcí

Starostka

Váš dopis zn. Značka

Ze dne

Naše zn. Značka

Vyřizuje

Telefon

Fax

E-mail

Otakar Šatánek

+420 597 827 275

+420 581 201 986

otakar.satanek@veolia-transport.cz

dne: 21.11.2012

Vážená paní starostko, vážený pane starosto,

Na základě dodatku č.1 ke **Smlouvě o závazku veřejné služby** Vám zasílám k podpisu dodatek č.5, který obsahuje výši platby na ostatní dopravní obslužnost Vaší obce / městyse / města pro rok 2013 .

Výše platby pro příští rok je z důvodu zvýšených cen vstupů (zejména PHM) o cca 3% vyšší proti roku 2012.

Počet splátek navrhuji stejný, jako v minulém roce. Po podpisu zašlete, prosím, jeden výtisk na adresu :

Veolia Transport Morava a.s.

Otakar Šatánek

ul.9.května 92

750 02 Přerov

Děkuji,


s přátelským pozdravem,

Otakar Šatánek

Obchodní manažer

Tel.: 597 827 275

Přílohy: – 2x dodatek č.5



Veolia Transport Morava a.s.

Vitkovická 3133/5

702 00 Ostrava - Moravská Ostrava

IČ 25827405 (28)

Veolia Transport Morava a.s.
Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava, Česká republika
Správa společnosti: Rolsberská 66, 772 01 Olomouc, Česká republika
IČ: 25827405, DIČ: CZ699001947
Tel.: +420 585 108 274, Fax: +420 585 108 382
Bankovní spojení: KB Ostrava, č. účtu: 27-1169670207/0100
Společnost je zapsaná v obchodním rejstříku vedeném
Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 2080

Dodatek č. 5

**ke smlouvě o závazku veřejné služby č. 1012071 - 09 uzavřené dne 5.6.2009
včetně dodatku č.1 mezi Veolia Transport Morava a.s. (dále jen dopravce)
a městem Uničov (dále jen objednatel)
(dále jen smlouva)**

Čl. I.

Tento dodatek upravuje způsobem dohodnutým v jeho dalších člancích rozsah přepravních povinností (závazků) dopravce dle smlouvy, a to v období ode dne 1.1.2013 do dne 31.12.2013, výši nároku dopravce na úhradu prokazatelné ztráty v tomto období a jeho splatnost.

Čl. II.

Rozsah přepravních povinností (závazků) dopravce v období ode dne 1.1.2013 do dne 31.12.2013 je uveden v příloze č. 1 k tomuto dodatku, která je jeho nedílnou součástí.

Čl. III.

Objednatel je povinen zaplatit dopravci na úhradu prokazatelné ztráty vzniklé dopravci plněním přepravních závazků v rozsahu dohodnutém v čl. II. za období ode dne 1.1.2013 do dne 31.12.2013 částku **1 050 600 Kč**, a to v takto dohodnutých splátkách na základě vystavené faktury dopravcem :

- ve výši 262 650 Kč do dne 15. 3.2013
- ve výši 262 650 Kč do dne 15. 5.2013
- ve výši 262 650 Kč do dne 15. 8.2013
- ve výši 262 650 Kč do dne 15.11.2013

Dnem poskytnutí úhrady prokazatelné ztráty se rozumí připsání příslušné částky na účet dopravce.

Čl. IV.

Tento dodatek je vypracován ve dvou vyhotoveních určených vždy po jednom dopravci a objednateli.

V

dne

Veolia Transport Morava a.s.
Vilkovičká 3133/5
702 00 Ostrova - Moravské Ostrovo
IČ 25827405

.....
doprovce

.....
objednatel

Příloha č. 1

k dodatku č. 5, ke Smlouvě o závazku vzniku veřejné služby č. 1012071 - 09

Vyčíslení ztrát jednotlivých linek

pro Městský úřad :

Uničov

Dopravce :

Veolia Transport Morava a.s.

Období :

1.1.2013 - 31.12.2013

Číslo linky	Úhrada obce
spoj	
890 750	177 000Kč
311,315,323,329,337,305 318,320,342,334,338	
890 757	209 000Kč
323,325,333,329,305,331, 324,326,308,328,302,330,332,334	
890 760	510 000Kč
305,307,309,311,313,317,319,321, 335,323,325,315,327,331,329,333, 304,306,308,310,312,314,316,318,320, 340,322,326,324,328,330,336,332,334,	
890 764	99 600Kč
313,343,324,304,316,318,356,	
930 455	10 000Kč
11,12	
850 881	45 000Kč
327,329,336,338	
Celkem:	1 050 600Kč

V Olomouci dne :


15.11.2012

Zpracoval :

Šatánek Otakar

Zdroj: Městský úřad Uničov.

Příloha č. 2 Dodatek ke Smlouvě o závazku vzniku veřejné služby pro rok 2013. Dopravní obslužnost poskytovaná společností Vojtila Trans s.r.o.


MUUV006MJQV

VOJTILA TRANS s. r. o, Mlýnská 522, 798 17 Smržice
provozovna UNIČOV, Olomoucká 226, 783 91 Uničov
Tel.585 051 180, E – mail: vojtilatrans.unicov@seznam.cz

Věc: Vyúčtování spojů ODO 2013

Městský úřad Uničov		Číslo dop.
Doslo: - 5 -06- 2014	Zpracov.	
Cj:	Jedl. zisk	
Phil:		

Vážený pane starosto,

Zasíláme Vám vyúčtování roku 2013 na úhradu prokazatelné ztráty vzniklé na lince 890 803 Litovel - Uničov a na lince 890 806 Uničov – Benkov – Dětrichov – Uničov na spojích ostatní dopravní obslužnosti provozované firmou Vojtila Trans s. r. o.

V Uničově 2. 6. 2014

S pozdravem

Marek Hal

VOJTILA TRANS s.r.o.
Mlýnská 522, 798 17 Smržice
Provozovna tel: 585 051 180
Olomoucká 226, 783 91 Uničov
IČ: 262 36 699, DIČ: CZ26236699

VOJTILA TRANS s.r.o., Mlýnská 522, 798 17 Smržice
Tel: 582/ 366 722, 332 284 E-mail: vojtilatrans@seznam.cz

VYUČTOVÁNÍ JÍZDNÉHO PRO MĚSTO UNIČOV v roce 2013

CELKOVÉ NÁKLADY									
890803 spoj.č.	Počet dnů platnosti	km spoj	km celk.	nákl. km	náklady celkem	tržba linky	tržba žakovské	ztráta celkem	tržba na km
9	252	12	3024	35,28	106686,72	45 334,12	3626,56	-57726,04	16,19
13	63	11	693	35,28	24449,04	4 836,77	26,10	-19586,17	7,02
17	50	11	550	35,28	19404	6 120,70	25,23	-13258,07	11,17
18	63	11	693	35,28	24449,04	5 300,29	17,40	-19131,35	7,67
24	50	12	600	35,28	21168	7 426,68	23,49	-13717,83	12,42
25	252	14	3528	35,28	124467,84	37 275,45	1316,80	-85875,59	10,94
29	251	14	3514	35,28	123973,92	41 853,79	620,17	-81499,96	12,09
30	208	13	2704	35,28	95397,12	40 105,64	2455,61	-52835,87	15,74
42	251	13	3263	35,28	115118,64	19 955,09	253,16	-94910,39	6,19
50	44	14	616	35,28	21732,48	20 234,24	0,00	-1498,24	32,85
Celkem	1484	125	19185		676846,8	228442,8	8365	-440040	12,34

CELKOVÉ NÁKLADY									
890806 spoj.č.	Počet dnů platnosti	km spoj	km celk.	nákl. km	náklady celkem	tržba linky	tržba žakovské	ztráta celkem	tržba na km
3	12	8	96	35,28	3386,88	70,38	0	-3316,50	0,73
6	12	10	120	35,28	4233,6	170,31	0	-4063,29	1,42
7	252	18	4536	35,28	160030,08	10 808,97	1235,84	-147985,27	2,66
9	193	6	1158	35,28	40854,24	10 406,15	3079,07	-27369,02	
11	87	8	696	35,28	24554,88	1 778,16	0	-22776,72	2,55
Celkem	556	50	6606		233059,7	23233,97	4314,91	-205511	4,17

Linka 890 803			
Město	uhrada	kč/km	km
Uničov	284 489	14,83	19185
Litovel	155 551	8,11	19185
celkem	440 040	22,94	19185
ztráta	0		

Linka 890 806			
Město	uhrada	kč/km	km
Uničov	205 511	31,11	6606
celkem	205 511	31,11	6606
ztráta	0		

V Prostějově
Zpracoval :

29.5.2014
Vojtila L.

VOJTILA TRANS s.r.o.
Mlýnská 522, 798 17 Smržice
IČO: 262 36 699, DIČ: C26236699